

Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, „Anpassung 2012“ *

Bericht zum Mitwirkungsverfahren vom 27. November 2012 bis 25. Januar 2013

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

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

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

* Die „Anpassung 2012“ wurde vom Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen.

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

Beteiligte der Mitwirkung

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

Folgende Personen, Institutionen, Unternehmen, Parteien, in- und ausländische Gebietskörperschaften und Private haben Stellung genommen (Datum des Schreibens in Klammer):

- Aargau, Kanton (24. Feb. 2013)
- Basel-Landschaft, Kanton (BUD) (28. Jan. 2013)
- BastA! (23. Jan. 2013)
- Bettingen, Gemeinde (3. Dez. 2012)
- Binningen, Gemeinde (24. Jan. 2013)
- Bundeseisenbahnvermögen (BVD) (23. Jan. 2013)
- Bützberger Judith Vera I (25. Jan. 2013)
- Bützberger Judith Vera II (25. Jan. 2013)
- DORFVEREIN PRO KLEINHUNINGEN (24. Jan. 2013)
- ECE – Stücki (18. Jan. 2013)
- Erbegemeinschaft Weller, Fässler; Riehen (21. Jan. 2013)
- FDP Basel (24. Jan. 2013)
- Gewerbeverband Basel-Stadt (25. Jan. 2013)
- Grüne Partei BS (28. Jan. 2013)
- Guillaume André (25. Jan. 2013)
- Handelskammer beider Basel HKBB (25. Jan. 2013)
- Hauseigentümergeverband HEV (25. Jan. 2013)
- HEIMATSCHUTZ BASEL (17. Jan. 2013)
- IG Greenhatten (23. Jan. 2013)
- IG Lysbüchel (24. Jan. 2013)
- IG Rheinbogen (24. Jan. 2013)
- IGÖV (IG Öffentl. Verkehr) (24. Jan. 2013)
- Jaggi Marianne (25. Jan. 2013)
- Kistler Laurenz (24. Jan. 2013)
- klybeckinsel.ch (21. Jan. 2013)
- Lörrach, Stadt (22. Jan. 2013)
- Mieterinnen- und Mieterverband MV (28. Jan. 2013)
- Neutraler Quartierverein Kannenfeld (21. Jan. 2013)
- Neutraler Quartierverein Neubad (23. Jan. 2013)
- Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel (25. Jan. 2013)
- Novartis (21. Jan. 2013)
- ÖKOSTADT BASEL (22. Jan. 2013)
- Planungsgruppe Gundeldingen (25. Jan. 2013)
- Pro Central Park Basel (24. Jan. 2013)
- Pro Natura (25. Jan. 2013)
- Pro Tram Basel (23. Jan. 2013)
- Pro Velo (11. Dez. 2012)
- Quartierkoordination Gundeldingen (25. Jan. 2013)
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (24. Jan. 2013)
- Römisch-Katholische Kirche BS (23. Jan. 2013)
- SBB AG (24. Jan. 2013)
- Schulter Rudolf J. I (23. Jan. 2013)
- Schulter Rudolf J. II (25. Jan. 2013)
- Schweizerischer Werkbund Basel SWB (25. Jan. 2013)
- Seckinger Theo, Riehen (21. Jan. 2013)
- Stadtteilsekretariat Basel-West (25. Jan. 2013)
- Studer Claudia und Kons. (Klybeckinsel) (23. Jan. 2013)
- VCS beider Basel (25. Jan. 2013)
- Verein Ausbau Osttangente (21. Jan. 2013)
- Wanderwege beider Basel (21. Jan. 2013)
- WIK - Wirtschaft in Kleinhüningen (20. Jan. 2013)
- WWF Region Basel (25. Jan. 2013)

Der Vorprüfungsbericht der Bundesstellen, verfasst vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) datiert vom 20. Sept. 2013. Die Auszüge aus diesem Bericht sind in der folgenden Liste unter „Bund (UVEK; ARE)“ zu finden.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
1. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Aargau, Kanton	Da Teile des unteren Fricktals zum gleichen funktionalen Raum gehören wie der Kanton Basel-Stadt, sind für den Kanton Aargau die Entwicklungen und planerischen Tätigkeiten im Kanton Basel-Stadt von Bedeutung. Aus diesem Grund haben wir die Vernehmlassungsunterlagen mit Interesse gesichtet und danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Richtplananpassungen 2012.	Z. K. genommen.
		Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Aargau ist sehr konstruktiv und findet insbesondere über die Gremien des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), der Kantonsplaner NWCH sowie über das Agglomerationsprogramm statt. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass sich die Strategien und Konzepte des kantonalen Richtplans mit den Anpassungen 2012 vermehrt auf das Agglomerationsprogramm Basel sowie das räumliche Entwicklungskonzept des TEB ausrichten und weiterhin auf diese abgestimmt bleiben.	Z. K. genommen.
2. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Basel-Landschaft, Kanton	Beim Richtplan handelt es sich grundsätzlich um das Ergebnis und die Darstellung innerkantonalen Planungsprozesse. Er weist aber auch Bezüge zu anderen Kantonen auf, und zwar insoweit, als die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit besteht oder in Zukunft erforderlich ist.	Z. K. genommen.
		Wir stellen fest, dass es aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft bei grenzüberschreitenden Themen wünschbar wäre, wenn diese Zusammenarbeit manchenorts expliziter und konkreter im Richtplan BS zum Ausdruck gebracht würde. Unter den einzelnen Sachbereichen werden wir, wo aus unserer Sicht nötig, darauf zurückkommen. Wir bitten Sie, unsere Überlegungen und Hinweise bei der weiteren Bearbeitung Ihres kantonalen Richtplans aufzunehmen.	Soweit dies nicht bereits berücksichtigt war, ist die Zusammenarbeit dort, wo es zusätzlich angebracht ist, genannt. Siehe einzelne Sachbereiche.
3. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Basta!	Wir halten fest, dass die Stellungnahme, die wir anlässlich der Vernehmlassung 2009 eingereicht haben, nach wie vor ihre Gültigkeit hat. Wir nehmen hier also nur auf die veränderten Objektblätter Bezug und weisen auf neueste politische Entwicklungen hin.	Z. K. genommen.
		Grundsätzlich finden wir es positiv, dass der Richtplan so geändert wurde, dass die Anliegen der vom Volk angenommenen Gegenvorschläge zur Städteinitiative und zur Familiengarteninitiative aufgenommen wurden. Zu begrüßen ist auch die neue Strategie ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort. Positiv beurteilen wir zudem die Einführung des neuen Objektblatts M 1.3 Linienschiff.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		Festzuhalten ist aber, dass sich viele Neuerungen im Richtplan, vor allem im Bereich Siedlungsentwicklung, auf die Zonenplanrevision stützen, die noch nicht in Rechtskraft ist. Es stellt sich daher die Frage, ob das Objektblatt Siedlung nicht als Ganzes zurückzuweisen ist.	Z. K. genommen. Ein förmlicher Antrag auf Zurückweisung erfolgte nicht.
4. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Bettingen, Gemeinde	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Gemeinderat nimmt vom öffentlichen Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren zum Kantonalen Richtplan Basel-Stadt, Anpassung 2012 Kenntnis. 2. Eine erste Aktensichtung durch die Verwaltung hat ergeben, dass Bettingen von den Ergänzungen der neuen Objektblätter nicht betroffen ist. 3. Betr. Siedlungsentwicklung kann der Gemeinderat Bettingen nachvollziehen, dass die Zunahme des Wohnflächenverbrauchs pro Einwohner stärker als noch 2009 angenommen abflacht. 4. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass trotz beengender Einflussfaktoren ein moderates, qualitatives Bevölkerungswachstum anzustreben ist (definiertes Wachstumsziel: 200'000 Einwohnende bis 2030). 5. Der Gemeinderat versteht, dass die „urbane Qualitätsmaximierung“ beizubehalten ist (siehe Illustration Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet – Baugebiet). Daher ist das Wachstum in die Höhe deutlicher in den Richtplan zu implementieren. 	Z. K. genommen.
		6. Auf eine detaillierte Stellungnahme seitens Bettingen wird verzichtet – (geklärt wird, ob die früheren Anpassungen seitens Bettingen noch Bestand haben).	Bereinigt (Bettingen mit Planungsamt).
5. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Binningen, Gemeinde	<p>Gerne möchten wir als benachbarte Gemeinde die Gelegenheit nutzen, zum kantonalen Richtplan BS resp. dessen Anpassungen 2012 Stellung zu nehmen. Von der geographischen Lage her südlich der Stadt sind wir vor allem von zwei Planungen unmittelbar betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnanschluss an den EuroAirport - Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundeldingen 	Einzelheiten siehe M 1.1 Schienenverkehr (Ziff. 224) und M 2.1 Nationalstrassen (Ziff. 268, dort mit Verweis auf Ziff. 9/F, 24/B und 157).
6. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Bützberger Judith Vera I	<p>Antrag um 2. längere Phase der Auflegung des Richtplanes (Einsicht bis 25. Januar 2013). Auflagedauer mindestens 2-3 Monate, mit entsprechenden tagtäglichen Informationen an die breite Bevölkerung durch Medienmeldungen in allen Möglichkeiten und in alle Gemeinden Basel Stadt und Basel Land.</p> <p>Aus der Tatsache, dass dieser Richtplan Januar 2009 (gemäss meinen eingeholten Informationen beim Verkehrs- und Baudepartement) schon fertiggestellt wurde und dieser Richtplan nun in einem Zeitraum um Weihnachten 2012/Neujahr 2013, dem denkbar ungünstigsten Zeitraum im Jahr, Heilige Zeit, Belastungen durch alle Verpflichtungen, die über den durchschnittlichen Alltag gehen, was die entsprechenden Stellen, insbesondere das Parlament, an erster Stelle Herr Regierungspräsident Guy Morin weiss, um überhaupt solche Angelegenheiten der Öffentlichkeit zu präsentieren, stelle ich den Antrag mit einer Mail (eingeschrieben) an Regierungspräsident Morin und das Verkehrs- und Baudepartement als erstes dringendst angesichts der Wichtigkeit der Entscheide, speziell um die Klybeckinsel/ Dreiländereck/ Hafenaare-</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Das Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren dauerte 2 Monate. Dies entspricht den Vorgaben. Feiertage müssen dabei nicht in Abzug gebracht werden. Dem Faktum der Feiertage (bzw. Schulferien) wird in Zukunft durch Verlängerung der Mitwirkungszeit um die jeweilige Zeitspanne Rechnung getragen</p> <p>Die Ankündigung des Mitwirkungsverfahrens erfolgte am 27. November 2012 via Medienorientierung im Bau- und Verkehrsdepartement, via Medienmitteilung des Regierungsrates, via Inserat in der Basler Zeitung, via Publikation im Kantonsblatt,</p>

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

al), um eine zweite und längere Episode der Auflage des Richtplanes im Verkehrs- und Baudepartement der Stadt Basel zur Einsicht für die breite Bevölkerung. Dies zum Zweck der detaillierten Information, Mitbeteiligung und Mitarbeit der breiten Bevölkerung, was die Gestaltung dieses Raumes Dreiländereck Klybeckinsel, Hafentwicklung betrifft.

Eine Auflage von 6 Wochen um den Rahmen der Weihnachtszeit/Heilige Zeit mit entsprechendem geistigen Ausklang (Woche nach dem 6. Januar nach Epiphania miteinbeziehend), ist in jeder Hinsicht nicht auf den Zweck einer optimalen Orientierung/ Miteinbezug der Gesamtpopulation ausgerichtet. Dies macht eine zweite der Grösse der Basler Bevölkerung entsprechende Phase von 2- 3 Monaten notwendig.

Die Information über eine Neugestaltung der Klybeckinsel ist gemäss meiner Erfahrung in den letzten Wochen noch völlig ungenügend innerhalb des Raumes Basel Stadt und Land, als dass mit einem Endtermin am 25. Januar 2013 die Angelegenheit stichhaltig überhaupt weiter bearbeitet werden kann. Die Regierung ist auf höchste interessiert, dass der Informationsfluss so dicht und optimal wie möglich durch alle Gemeinden erwirkt wird, damit die Mitgestaltung der Bürger Basels dieser gewichtigen Angelegenheit optimal überhaupt verläuft in Zusammenarbeit mit der Regierung und Verkehrs- und Baudepartement.

Wenn sich die Regierung und das Verkehrsdepartement vier Jahre Zeit nehmen, vorher Jahre zu einer Ausarbeitung, von der die Bevölkerung nicht genügend oder gar nicht informiert ist, so werden die entsprechenden Stellen eingestehen, dass 6 Wochen in der überbelastendsten Zeit des Jahres keineswegs in der Relation stehen für Einsicht, Bemerkungen, Anmerkungen, Korrekturen einer Bevölkerung der Gröszenordnung der Stadt Basel und Basel Land. Insbesondere, da man sich in Form einer auf Fachleute ausgerichteten Sprache artikuliert.

Eine fachspezifisch ausgerichtet verfasste Musikpartitur ist einem musikalischen Laien, der wenig Noten lesen kann auch nicht in 6 Wochen verständlich und geläufig, dass er sie musikalisch umsetzen kann.

Dies entspricht einer Auflage /Zeitdauer für ein Kleindorf, um Orientierung und Mitwirkung zu bewirken.

Mit zu berücksichtigen ist, in einer Zeit der Überplanung und Überflutung, dass ein jeder Bürger erst überhaupt nach einem gewissen Zeitraum auf Entwicklungen aufmerksam werden. Diesen Zeitraum zu berücksichtigen ist das Interesse der Regierung.

In diesem Sinne richte ich mein Schreiben an Sie, Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Guy Morin, die zuständige Regierung und das Verkehrs- und Baudepartement Basel mit der Aufforderung um eine zweite, ideal im Jahr plazierten Phase von

alles fristgerecht und im üblichen Umfang.

Dementsprechend wurde die „Anpassung 2012“ auch unmittelbar danach, teilweise noch gleichentags (Online-Zeitungen), aufgegriffen, so von
 - *BaZ-online*, 27. Nov. 2012: „Basler Hochhaus-Konzept wird verbindlicher“ mit 20 Kommentaren;
 - *BaZ*, 28. Nov. 2012: „Gundeldingen und Dreiland als Schwerpunkte“;
 - *20Minuten*, 28. Nov. 2012: „Einwohnerzahl mit Richtplan erhöhen“;
 - *Badische Zeitung*, 28. Nov. 2012: „Basel wächst nach oben“;
 - *Die Oberbadische*, 28. Nov. 2012: „Ziele neu formuliert“.

Es fanden im Vorfeld und während des Mitwirkungsverfahrens 3 Info-Veranstaltungen in oder mit Quartieren statt:

- Stadtteilsekretariat Kleinbasel
- Stadtteilsekretariat Basel-West
- Forum Gundeldingen (mit Quartierorganisationen und CMS)

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

2- 3 Monaten mit idealen Informationsstellen, die der Öffentlichkeit am Platz und telefonisch/per Mail zur Information und Erklärung der politischen Sprache innerhalb eines solchen Richtplanes, zur Verfügung stehen. Idealerweise werden Sie alle Mühen nicht scheuen, diesen Richtplan in jeder Gemeinde im Gemeindehaus aufzulegen mit ebenfalls entsprechenden Informationsstellen, optimaler Mediennutzung zur Erklärung der politischen Sprache. Dies liegt in Ihrer Verpflichtung als Vertreter und Verantwortlicher der Regierung der Stadt Basel.

7. **Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes**

FDP.Die Liberalen Basel

Gerne nehmen die FDP.Die Liberalen im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahrens Stellung zu den Anpassungen 2012 des Kantonalen Richtplanes. Im Folgenden teilen wir Ihnen einerseits unsere grundsätzlichen Überlegungen mit und führen andererseits unsere konkreten Anpassungen auf.

Grundsätzliches

Die FDP.Die Liberalen sind irritiert, dass bereits drei Jahre nach der letzten Überarbeitung des Richtplanes erneut Änderungen vorgenommen werden. Dabei handelt es sich offensichtlich nicht um eine reine Aktualisierung, sondern um eine materielle Überarbeitung. Das entspricht nicht dem Sinn und Zweck eines Richtplans, der, wenn auch nur behördenverbindlich, für einen Zeithorizont von rund 20 Jahren für Planungssicherheit sorgen sollte. Die FDP.Die Liberalen bitten daher die Regierung, sich künftig den angestrebten Geltungshorizont eines Richtplanes bewusst zu machen, bevor sie eine Überarbeitung in Auftrag gibt.

Auch wenn die Begriffe „Planungssicherheit“ und „Planbeständigkeit“ im Raumplanungsgesetz (RPG) nicht vorkommen, so ist doch klar, dass Planbeständigkeit und -sicherheit Anliegen der Raum-, also auch der Richtplanung sind. Ein wichtiges Anliegen der Planung ist allerdings auch die Flexibilität hinsichtlich veränderter Verhältnisse. Gemäss RPG sind die Kantone verpflichtet, einen Richtplan aktuell zu halten. Dies verdeutlicht Art. 9 RPG, demgemäss der Verbindlichkeit und Anpassung der Richtpläne ein grosses Augenmerk gilt.

RPG Art. 9 *Verbindlichkeit und Anpassung:*

² Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthafte bessere Lösung möglich, so werden die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst.

³ Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthafte überprüft und nötigenfalls überarbeitet.

Die „Anpassung 2012“ ist gemäss Art. 9 Abs. 2 RPG eine Überarbeitung, wie sie als Praxis in anderen Kantonen selbstverständlich ist, in einzelnen (Zug, Aargau, Zürich, weitere) notabene in schnellerem Rhythmus als in Basel-Stadt. Zudem wird mit der „Anpassung 2012“ der zunehmenden Dynamik der Raumentwicklung Rechnung getragen.

Von Ausnahmen abgesehen, die politisch vorgegeben sind (z. B. Anpassung aufgrund des vom Volk angenommenen Gegenvorschlages zur Familiengarteninitiative oder aufgrund des eben-

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

falls vom Volk gutgeheissenen Gegenvorschlag (zur Städteinitiative), sind die Anpassungen mehrheitlich aktuell notwendige Ergänzungen des Richtplans. Zudem gibt es Aktualisierungen, die das Fortschreiten der Planungen, städtebauliche Überlegungen sowie die Behebung kleinerer Mängel berücksichtigen.

Der Richtplan ist zweifellos etwas umfangreicher geworden (neue Objektblätter: Schwerpunktgebiet 3Land, Vertikale Verdichtung, Schwerpunktgebiet Gundeldingen, Linienschiff), erfuhr aber in einzelnen Abschnitten auch Reduktionen. Zudem blieben diverse Bereiche unbearbeitet, da Aktualisierungen nicht dringlich sind oder bei der nächsten, allenfalls themenfokussierteren Anpassung berücksichtigt werden (unberührt blieben: Verkehrsintensive Einrichtungen, Störfallvorsorge, Naturgefahren, Waldwirtschaft, EuroAirport, Bereiche der Ver- und Entsorgung). Vom Umfang her ist die „Anpassung 2012“ keinesfalls vergleichbar mit der Gesamtrevision 2009.

Für die den Richtplan genehmigenden Instanzen des Bundes stellt sich die Frage, ob der am 20. Januar 2009 erlassene kantonale Richtplan aktualisiert und angepasst werden darf, nicht.

- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------|
| 8. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes | Gewerbeverband Basel-Stadt | Mit diesem Schreiben nimmt der Gewerbeverband Basel-Stadt im Rahmen des öffentlichen Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahrens Stellung zu den Anpassungen 2012 des kantonalen Richtplans. Er ist überzeugt, dass die Anpassungen des Richtplans erheblicher Korrekturen bedürfen, um den Anforderungen an eine nachhaltige Richtplanung zu genügen. Gerne unterbreitet der Gewerbeverband Basel-Stadt im Folgenden seine Überlegungen, Forderungen und Änderungswünsche; dies in der Erwartung einer unvoreingenommen und gründlichen Prüfung durch die zuständigen Verwaltungsstellen und die Regierung. | Siehe zuvor, Ziff. 7. |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------|

A
Grundsätzliche Anmerkungen
Geltungsdauer

Ein Richtplan dient als langfristiges Planungsinstrument mit einem Zeithorizont von rund 20 Jahren und soll vorderhand Planungssicherheit schaffen. Selbstverständlich macht es Sinn, dieses Planungsinstrument regelmässig zu aktualisieren, d.h. die faktischen Veränderungen nachzutragen. Die vorliegenden Anpassungen 2012 des

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

kantonalen Richtplanes gehen aber deutlich weiter als eine Aktualisierung und kommen einer eigentlichen Überarbeitung gleich. Eine Überarbeitung des Richtplanes nach knapp drei Jahren widerspricht aber dem Grundgedanken der Richtplanung. Die Planungssicherheit wird ausgehöhlt und die verwaltungsinternen Ressourcen sowie die Ressourcen der mitwirkenden Kreise werden überstrapaziert. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert die Regierung daher auf, von weiteren Überarbeitungen des Richtplanes vor gegebener Frist abzusehen.

B**Schwerpunktsetzung**

Die Überarbeitung des Richtplanes dient vor allem der Stärkung des Schwerpunktes Wohnen. Damit wird den neuen Entwicklungszielen der Regierung von 200'000 Einwohnern im Jahr 2030 Rechnung getragen. Dem gegenüber werden die Herausforderungen für den Wirtschaftsstandort Basel-Stadt kaum berücksichtigt, obwohl beispielsweise der Wirtschaftsbericht 2012 des Regierungsrates Basel-Stadt als zweite Herausforderung klar die Sicherung von attraktiven Flächen für die Wirtschaft benennt (S. 32 ff.). Vielmehr werden beiläufig bestehende Wirtschaftsflächen Mischgebieten (Bsp. Gebiet Altrheinweg) zugeschlagen oder für Wohnnutzungen vorgesehen (Bsp. Äusseres St. Johann). Der Gewerbeverband Basel-Stadt erachtet sowohl die einseitige Schwerpunktsetzung als auch die Detailanpassungen des kantonalen Richtplanes als nicht kohärent mit den strategischen Zielen des Regierungsrates. Er fordert den Regierungsrat daher auf, dass im Rahmen der Anpassung 2012 des Richtplanes zumindest keine Wirtschaftsflächen als neue Mischgebiete vorzusehen sind und auf den bestehenden Wirtschaftsflächen keine neuen Wohnnutzungen vorgesehen werden.

Darüber hinaus empfiehlt der Gewerbeverband Basel-Stadt dem Regierungsrat Basel-Stadt dringend, die Ergebnisse der vom Amt für Wirtschaft und Arbeit in Auftrag gegebenen Studie zu den Wirtschaftsflächen im Kanton abzuwarten und diese im Sinne einer zweiten Schwerpunktsetzung in den Richtplan einfließen zu lassen.

Im Zuge der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans (2008/2009) wurden diverse Interessen der Wirtschaft deutlich verstärkt (Aufhebung der 2008 intendierten «Schwerpunktgebiete mit Planungsbedarf», starke Ausdehnung der Wirtschaftsgebiete), was Novartis in ihrer Stellungnahme zur „Anpassung 2012“ im Nachhinein explizit anerkennt.

Bei allem Verständnis für die Sorge um die Entwicklungsspielräume der Wirtschaft finden die vorgebrachten Bedenken keine Grundlage im Richtplan, auch nicht in der „Anpassung 2012“. Es ist zu beachten, wie wenig die Vorgaben des Richtplans betreffend Wirtschaftsgebiete regulieren, denn sie sind vor allem koordinativer Natur – und notabene behördenverbindlich. Den Bedürfnissen der Wirtschaft wurde sowohl bei der Gesamtrevision als auch bei der „Anpassung 2012“ massgeblich Rechnung getragen.

Die Ergebnisse der Studie *Wirtschaftsflächen im Kanton Basel-Stadt* (Herausgeber: AWA Basel-Stadt, verfasst von B, S, S. Volkswirtschaftliche Beratung; 12. Juli 2013) bestätigen, dass im Kanton genügend Areale vorhanden sind, um auch noch ein grösseres Wachstum der wirtschaftlichen Aktivität zu ermöglichen. Voraussetzung dafür ist, dass die derzeit bestehenden oder die geplanten künftigen Wirtschaftsareale verfügbar sind und nicht zunehmend dem Bereich Wohnen zugeordnet werden. Auch müssen rund 200'000 m² Bruttogeschossfläche relativ rasch (in den nächsten 7 Jahren) bereitgestellt werden. Folglich besteht ein Handlungsdruck zu einer zielgerichteten Konzeption und Entwicklung von Wirtschafts-

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Stellungnahme

flächen. Dazu sollte sowohl der Bedarf wie auch das Angebot an Wirtschaftsflächen im Auge behalten werden. Wichtig ist dabei, dass die Situation in Basel-Stadt nicht isoliert betrachtet wird, sondern in einem regionalen Kontext. Zu erwarten ist zudem, dass trotz einer umsichtigen Planung einzelne Firmen und Branchen auch in Zukunft Schwierigkeiten haben dürften, in Basel-Stadt geeignete Flächen zu finden.

Eine interne Studie des Planungsamtes von August 2013 unter Verwendung von Daten der Statistischen Ämter von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie des Bundesamtes für Statistik kann die Hypothese, dass der zunehmende Wohnraum Arbeitsplätze verdrängt, nicht bestätigen. Die Flächenentwicklung im Wohn- und Arbeitsbereich seit 1980 belegt, dass eine Zunahme der Bruttogeschossfläche sowohl im Bereich des Wohnens (+ 10%) als auch im Arbeitsbereich (+ 14%) stattgefunden hat.

Der Arbeitsflächenbedarf pro Beschäftigter hat sich seit 1980 um 10% erhöht, stagnierte jedoch während der letzten zehn Jahre und nimmt sogar zurzeit etwas ab. Dies ist auch eine Folge der allgemeinen Entwicklung in den beiden Wirtschaftssektoren „Industrie & Gewerbe“ und „Dienstleistung & Handel“, die quasi einer Umverteilung der Arbeitsplätze innerhalb der Sektoren gleichkommt. Dienstleistungsbranchen beanspruchen in der Regel weniger Fläche pro Arbeitsplatz als produzierendes Gewerbe. Die Abnahme des Flächenbedarfs pro Beschäftigten steht sicherlich auch im Zusammenhang mit dem Ziel einiger Grossfirmen, wie z. B. Novartis und Roche, ihre Arbeitsplätze örtlich zusammenzuziehen, was zu einer Verdichtung führt.

In der Kernzone der Stadt, d. h. in den statistischen Wohnvierteln Altstadt Grossbasel und Altstadt Kleinbasel sowie in den angrenzenden Quartieren Vorstädte und St. Alban entwickelt sich der Anteil Wohnen gemessen an den Brutto-

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

geschossflächen negativ. Der Anteil Geschäftsflächen wächst. Diese Viertel sind typische Gebiete, in denen neben dem Detailhandel viele Firmen des Dienstleistungssektors (wie z. B. Banken und Versicherungen) ansässig sind.

Die Bauzonenstatistik Schweiz 2012 des Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) weist für den Kanton Basel-Stadt gegenüber der Erhebung von 2007 eine Reduktion der Arbeitszonen von einer Hektare aus, dagegen stehen für das Wohnen zwei Hektaren mehr zur Verfügung. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass auch in den Misch- und Zentrumszonen vorwiegend Firmen und Betriebe des tertiären Wirtschaftssektors (Dienstleistung & Handel) angesiedelt sind, der wiederum in den letzten Jahren ein konstantes Wachstum verzeichnen konnte.

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|-----------------|
| 9. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes | Handelskammer beider | Die Stellungnahme der Handelskammer beider Basel beinhaltet zwei Teile. In einem ersten Teil werden grundsätzliche Bemerkungen zur Richtplanung Basel-Stadt gemacht, welche für die Entwicklung der Wirtschaft relevant sind. Wir greifen dabei auch Themen auf, die wir bereits in der Stellungnahme im 2008 eingebracht haben, in der festen Absicht, dass diese in der laufenden Überarbeitung berücksichtigt werden. Im zweiten Teil wird konkret auf einzelne Planungsgrundsätze/-anweisungen eingegangen. | Z. K. genommen. |
|---|-----------------------------|---|-----------------|

A*Grundsätzliche Bemerkungen**Zeitpunkt der Überarbeitung*

Der kantonale Richtplan ist ein langfristiges Planungsinstrument, welches auf einen Zeithorizont von 15-20 Jahre abzielt und u.a. auch Planungssicherheit geben soll. Somit erstaunt es, dass bereits nach drei Jahren eine Überarbeitung in Angriff genommen wird, welche teils über eine „Aktualisierung“, die von der Handelskammer beider Basel grundsätzlich begrüsst wird, hinausgeht.

- Es ist darauf zu achten, dass die regelmässigen Anpassungen des Richtplans nicht dazu führen, dass schleichend die Inhalte komplett verändert werden. Eine regelmässige Aktualisierung wird begrüsst.

Siehe zuvor, Ziff. 7.

B*Wohnen und Arbeiten*

Das Ziel des Regierungsrates in Sachen Einwohnerzahl hat sich akzentuiert. Das Entwicklungsziel wurde aufgrund der Wachstumsprognose von +3% bis ins Jahr 2030 auf 200'000 Einwohner festgelegt. Dies bedingt eine offensivere Wohnungspoli-

Siehe zuvor, Ziff. 8/B.

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

tik. Gleichzeitig wird festgehalten, dass die Nachfrage nach „Wirtschaftsflächen“ auch künftig über dem Angebot liegen dürfte. Die Handelskammer beider Basel teilt diese Einschätzung. Soll der Wohlstand des Kantons allerdings nicht geschmälert werden, braucht es auch ausreichend Arbeitsraum. Während durch die „urbane Qualitätsmaximierung“ die Schaffung von neuem Wohnraum forciert wird, werden in Industrie- und Gewerbearealen lediglich flächensparende Nutzungen und höhere Ausnutzungen unterstützt. Dieser Nutzungskonflikt akzentuiert sich ebenfalls und widerspiegelt sich in einer Abnahme der „Wirtschaftsflächen“ im Kanton.

- Die Handelskammer beider Basel fordert neben der Wohnraumförderung eine offensivere Arbeitsraumpolitik. Der Druck auf bestehende Wirtschaftsflächen durch konkurrenzierende Nutzungen gilt es zu verringern. Das angekündigte „Flächenmanagement“ zur Verhinderung von Verdrängungseffekten bei Unternehmen ist umzusetzen. Angestrebt wird ein Mix für unterschiedliche Branchen.

C**Grundlagen**

Während für das Wohnen genaue Prognosen vorliegen, fehlen diese im Bereich Arbeiten weitgehend. Die Handelskammer beider Basel hat diesen Mangel bereits in ihrem Bericht zu den Wirtschaftsflächen im vergangenen Jahr bemängelt. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit hat verdankenswerterweise diese Thematik aufgenommen und eine entsprechende Studie lanciert. Diese geht vereinfacht der Frage nach: Wie viele „Wirtschaftsflächen“ braucht der Kanton?

- Die Ergebnisse der Studie zu den „Wirtschaftsflächen“, die das Amt für Wirtschaft und Arbeit federführend durchführt, sind zwingend in die laufende Anpassung des Richtplans einzuarbeiten.

Siehe zuvor, Ziff. 8/B.

D**Grünräume und Natur- und Landschaftsschutz**

Die Handelskammer beider Basel spricht sich in keiner Weise gegen Grünräume aus. Sie tragen entscheidend zur Qualität eines Raumes und zum Wohlbefinden jedes Einzelnen bei. Auf Ebene der Richtplanung werden jedoch absolute Planungsgrundsätze verfolgt.

- Bei der Festsetzung von Grünräumen im urbanen Raum muss mehr Verhältnismässigkeit zum Tragen kommen.

Es werden keine „absoluten Planungsgrundsätze“ verfolgt, weder mit dem Objektblatt S 4.1 Freiraum noch mit dem Objektblatt NL 3.1 Naturschutz und ökologische Korridore.

Die Verhältnismässigkeit bei der Festsetzung von Grünräumen im urbanen Raum ist gewährleistet.

E**Regionale Sichtweise**

Der Blick über die Kantonsgrenzen hinaus ist bei der räumlichen und wirtschaftlichen Konstellation des Kantons Basel-Stadt zwingend. Der Einbezug des Agglomerationsprogramms und der Arbeiten des Trinationalen Eurodistricts Basel sind begrüßenswert, obwohl aus Sicht der Handelskammer in der Zwischenzeit zu viele raumrelevante Planungen bestehen, die sich gegenseitig überschneiden. Wünschenswert wäre eine Planung, welche die ganze Region abdeckt. Dass sich dies nicht von einem Tag auf den andern umsetzen lässt, ist der Handelskammer beider Basel auch

Eine bereits früher ergangene Anregung wird hier erneuert. Ein gemeinsamer Richtplan von Basel-Stadt und Basel-Landschaft muss zwar nicht am Umstand scheitern, dass der Richtplan in Basel-Stadt ein Instrument der Exekutive, in Basel-Landschaft eines der Legislative ist; dieses Faktum ist allerdings ein nicht zu unterschätzendes Hindernis. Für Basel-Stadt ist die Delegation der

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

bewusst. Ein Anfang könnten jedoch die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft machen.

- Für die nächste Anpassung ist ein gemeinsamer Richtplan mit dem Kanton Basel-Landschaft anzustreben.

Kompetenz an den Regierungsrat eindeutig von Vorteil: Die Planung würde durch einen parlamentarischen Richtplan merklich ausgeweitet, ein solches Planwerk würde genau jene Ressourcen verschlingen, um die sich der gleiche Gewerbeverband, der die Fusion der beiden Richtpläne anmahnt, betreffend Aktualisierung des Richtplans besorgt zeigt. Es ist – angesichts der föderalistischen internen Empfindlichkeiten im Nachbaranton – nicht erkennbar, dass in Basel-Landschaft die Debatte, den Richtplan von der legislativen Beschlussebene auf diejenige der Exekutive zu übertragen, eine Erfolgsaussicht hätte.

Umfangreiche bikantonale Planungsaufgaben werden via regionale, grenzüberschreitende Planungen angegangen und im Agglomerationsprogramm festgesetzt. Die beiden Richtpläne sind dafür kein Hindernis. (Auch der Richtplan des Kantons Basel-Landschaft befindet sich zurzeit noch im Verfahren einer „Anpassung 2012“.)

F**Mobilität**

Die Städte-Initiative schlägt im Richtplan durch die Beschränkungen im MIV voll durch. Mit grosser Sorge wird dieser schleichende Abbauprozess von den Unternehmen beobachtet. Es wird befürchtet, dass die Erreichbarkeit mit dem MIV durch die getroffenen Massnahmen massiv verschlechtert wird und durch die Bereitstellung von öV-Angeboten niemals zeitgerecht kompensiert werden kann. Auch der im Richtplan favorisierte Fuss- und Veloverkehr wird daran wenig ändern können. Er ist kein Patentrezept für die Erreichbarkeit. Die Standortattraktivität ist gefährdet.

- Der Wirtschaftsverkehr (Pendler-, Zubringer- und Lieferverkehr sowie der Besucherverkehr) darf keinesfalls gefährdet werden. Behinderungen des öV durch den MIV (oder umgekehrt) ist mit Entflechtungsmassnahmen und nicht durch Einschränkungen des MIV zu begegnen. Den heute bereits sehr ausgeprägten Kapazitätsengpässen auf dem Hochleistungsnetz und den Hauptachsen ist mit Ausbaumassnahmen zu begegnen. Die im Richtplan angesprochenen Betriebsreserven sind bereits ausgeschöpft und flankierende Massnahmen auf dem restlichen Netz verstärken die Belastung des Hochleistungsnetzes und der Hauptachsen zusätzlich. Nur durch ein rasches, entschlossenes und einheitliches Vorgehen wird der Kanton vom Programm „Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz“ profitieren können.

Die Umsetzung des neuen §13 des baselstädtischen Umweltschutzgesetzes (USG) ist ein gesetzlicher Auftrag, der zu Recht seinen Niederschlag im Richtplan findet. Die hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel ist aber ein ebenso wichtiger Bestandteil der Richtplan-Strategie. Hier besteht zugebenermassen ein Zielkonflikt. Der Regierungsrat ist aber überzeugt, dass sich eine MIV-Reduktion erreichen lässt, ohne den Wirtschaftsstandort zu gefährden.

Die Kapazitätsengpässe auf dem Hochleistungsstrassennetz sind erkannt und ein entsprechendes Projekt ist aufgegleist. Die Planungshoheit liegt allerdings beim Bund.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
10. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Hauseigentümerverband Basel-Stadt HEV	<p>Nachstehend erlauben wir uns, Ihnen unsere Stellungnahmen zum kantonalen Richtplan, Anpassung 2012 zukommen zu lassen. Wir beschränken uns allerdings auf die neuen Objektblätter resp. neuen Themenschwerpunkte und dabei schwergewichtig auf <i>Siedlungsstruktur S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt) und S 1.4 Vertikale Verdichtung</i>, erlauben uns aber einleitend eine Bemerkung.</p> <p><i>Einleitende Bemerkung</i></p> <p>Bei seinen strategischen Überlegungen im Bereich "Siedlung - Wohnen" ergänzt resp. konkretisiert der Regierungsrat mit dieser Anpassung 2012 sein Ziel mit dem Entscheid, die Einwohnerzahl <i>bis zum Jahr 2030 auf rund 200'000 zu steigern</i>. Dieser strategische Entscheid hat unseres Erachtens Konsequenzen, über welche man sich bewusst werden muss.</p> <p>Aufgrund der Niederlassungsfreiheit bestehen kaum Möglichkeiten, die Zuwanderung direkt zu steuern oder zu begrenzen. Ein indirektes Steuerungsmittel bildet hingegen unter anderem die Raumplanung. In Bezug auf Basel-Stadt und seine begrenzten räumlichen Erweiterungsmöglichkeiten bestehen somit zwei Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Man erstellt mehr Wohnraum, indem neue Flächen auf Stadtgebiet erschlossen werden und eine Verdichtung nach innen stattfindet. Folge dieser Massnahmen ist eine Verengung, d.h. Wohn- und Lebensraum für die in der Stadt wohnende und arbeitende Bevölkerung wird enger. - Man verzichtet darauf, mehr Flächen zu erschliessen und mehr Wohnraum zur Verfügung zu stellen, was der Verengung entgegenwirkt. Folge dieses Entscheides ist eine Verknappung und wiederum daraus folgend eine Verteuerung des Wohnraums. <p>Beide Massnahmen bringen negative Aspekte mit sich - Verengung des Lebensraums oder Verteuerung des Wohnraums. Es ist deshalb zu hinterfragen, ob es richtig ist, den strategischen Entscheid, wie er oben definiert wurde, als solchen im Richtplan zu integrieren. Ist es nicht vielmehr sinnvoller, die Zahl der Bevölkerung in Abhängigkeit des Entscheides, ob und in welchem Umfang eine Verdichtung stattfinden soll, festzulegen?</p>	<p>Die Bedenken sind nachvollziehbar, bis hin zur Darlegung entgegengesetzter Haltungen, die zu den Entwicklungen eingenommen werden können.</p> <p>Der Regierungsrat hat allerdings mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass er – in Übereinstimmung mit dem Raumkonzept Schweiz und dem revidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetz - gewillt ist, die Siedlungsentwicklung nach innen – unter einer regionalen Sichtweise (s. Strategie ST 1) - zu fördern und den Wohnraumbedarf zu decken. Er wird also die im Richtplan implementierte Strategie der „Urbanen Qualitätsmaximierung“, die auch auf der Stufe Zonenplan Basel verfolgt wird, weiterführen: Wohnraum soll durch eine Kombination verschiedener Entwicklungsformen geschaffen werden (Verdichtung im Bestand, Arealtransformationen, Mobilisierung der Nutzungsreserven, geringe Ausdehnung des Siedlungsgebietes und neu auch punktuell Wachstum in die Höhe).</p>
11. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	<p>Die IGÖV dankt für die Einladung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens eine Stellungnahme abgeben zu können und begrüsst die fundierte Weiterentwicklung des Richtplans insbesondere der Aufnahme einer stärker mit den Nachbarn abgestimmten Regionalplanung.</p> <p>Anregungen und Ergänzungen zu den die Mobilität betreffenden Teilen (siehe dort).</p>	Z. K. genommen.
12. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	klybeckinsel.ch	<p>Als interessierte Bürgerinnen und betroffene Bewohner der Stadt Basel ist uns deren Entwicklung selbstverständlich ein grosses Anliegen. Nun bietet die Stadt Gelegenheit, mit Anregungen und Bemerkungen zu den Anpassungen im Richtplan Stellung zu nehmen. Allein, der Richtplantext umfasst 267 Seiten. Amtssprache und Volumen sind eine Zumutung für jeden Durchschnittsmenschen. Eine seriöse Auseinandersetzung damit erfordert von jedem und jeder Einzelnen einen enorm hohen persönlichen</p>	<p>Eingabe zum Richtplan generell, nicht explizit zur Anpassung 2012, sondern mit der Beilage deutlich auf den Richtplanerlass von 2009.</p> <p>Der Einbezug der Bevölkerung ist – auch in dem hier angemahnten Projektablauf zum Schwer-</p>

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

Aufwand; insbesondere im Wissen darum, dass die "Anregungen und Bemerkungen" bestenfalls wohlwollend zur Kenntnis genommen werden. Das legt den Eindruck nahe, dass alles unternommen wird, um eine wirkliche Mitentscheidung der BewohnerInnen mit und bei der Stadtentwicklung zu umgehen.

punktgebiet 3Land – gesetzlich garantiert.

Im Übrigen siehe Ziff. 6.

Hinzukommt, dass die Visionen im Richtplan nichts mit unserer Lebensrealität im Quartier zu tun haben! Als kleines Beispiel dazu ein Zitat aus Seite 54: "Die Areale des Klybeckquais sollen mit einer die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen berücksichtigenden Planung wertschöpfungsintensiv genutzt werden."

Schöpferisch intensiv geben wir daher unserem Protest gegen die geplante Überbauung auf den Arealen des Klybeckquais Ausdruck. Wir wählen diese Form, weil eine ernsthafte und detaillierte Auseinandersetzung erst Sinn macht, wenn wir wirklich auf Augenhöhe mitsprechen und mitentscheiden können. Städte werden nicht für Fachmänner, sondern hauptsächlich für Laien erstellt *.

In diesem Sinne fordern wir, dass wir als Laien tatsächlich in die Stadtentwicklung miteinbezogen werden und mitbestimmen können. Dazu reicht die mögliche Teilnahme in einer Begleitgruppe ohne Kompetenzen und klare Mitsprache nicht aus.

Wir wehren uns gegen eine "top-down-Stadtentwicklung", die von Investoren und Fachleuten diktiert wird. Wir bekämpfen eine von veralteten urbanistischen Ideen geprägte Überbauung der Klybeckinsel für Besserverdienende und Reiche.

Wir wollen uns unser buntes, einfaches und lebendiges Quartier mit bezahlbaren Mietzinsen erhalten. Denn - wie es schon Carl Fingerhut in der NZZ anspricht - soll eine Stadt so gestaltet werden, "dass sie für die Menschen zur Heimat wird und so ihre Bewohner bereit sind, sich um Lebensqualität für alle zu engagieren."

Wir bleiben dran!
klybeckinsel.ch

* In Anlehnung an Lucius Burckhardt und Markus Kutter in der Streitschrift "Wir selber bauen unsere Stadt." 1953

Dokument siehe Änderung & Mitwirkung / Anpassung 2012 / Beilagen
<http://cms.intranet.bs.ch/author/richtplan/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012.html>

- | | | | |
|--|---|---|-----------------|
| 13. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes | Mieterinnen- und Mieterverband Basel | Wir halten fest, dass die Stellungnahme, die wir anlässlich der Vernehmlassung 2009 eingereicht haben, nach wie vor ihre Gültigkeit hat. Wir nehmen hier also nur auf die veränderten Objektblätter Bezug und weisen auf neuste politische Entwicklungen hin. | Z. K. genommen. |
|--|---|---|-----------------|

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Grundsätzlich finden wir es positiv, dass der Richtplan so geändert wurde, dass die Anliegen des vom Volk angenommenen Gegenvorschlags zur Städteinitiative und zur Familiengarteninitiative aufgenommen wurden. Zu Begrüssen ist auch die neue Strategie ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort. Positiv beurteilen wir zudem die Einführung des neuen Objektblatts M 1.3 Linienschiff.	Z. K. genommen.	
		Festzuhalten ist aber, dass sich viele Neuerungen im Richtplan, vor allem im Bereich Siedlungsentwicklung, auf die Zonenplanrevision stützen, die noch nicht in Rechtskraft ist. Es stellt sich daher die Frage, ob das Objektblatt Siedlung nicht als Ganzes zurückzuweisen ist.	Z. K. genommen. Ein förmlicher Antrag auf Zurückweisung erfolgte nicht.	
14.	Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Neutraler Quartierverein Unterer Kleinbasel	Zunächst verdanken wir die Einladung zur Vernehmlassung mit der generellen Einschätzung, dass der Kantonale Richtplan sowie seine periodischen Anpassungen ein wichtiges Instrument darstellen. Im neuen RPL interessiert den NQV UKB besonders die beschriebene Entwicklung dieser Bereiche: S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel (siehe dort).	Siehe unter S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, Ziff. 91 (mit Verweis auf Ziff. 84/B und 95, Schwerpunktgebiet 3Land).
15.	Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Novartis	Novartis begrüsst die Ergänzungen und Überarbeitungen im revidierten Richtplan 2012. Wir stellen u. a. fest, dass unsere Kritik, die wir am Richtplan 2008 angebracht haben, teilweise aufgenommen wurde.	Z. K. genommen. Die Wertschätzung hier bezieht sich auf den Erlass des gesamtrevidierten Richtplanes 2009 und betrifft befriedigte Ansprüche an den Richtplan von Seiten Novartis betreffend Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete aus dem Jahr 2008 (Mitwirkungsverfahren zur Gesamtrevision).
16.	Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Planungsgruppe Gundeldingen	Die Planungsgruppe Gundeldingen hat im Namen des Neutralen Quartiervereins Gundeldingen die folgende Stellungnahme erarbeitet. Als Sektion des NQVG und Facharbeitsgruppe der Quartierkoordination Gundeldingen erhalten Sie diese identische Stellungnahme sowohl von der Quartierkoordination als auch vom NQVG separat, damit beide Organisationen im weiteren Richtplanprozess involviert bleiben. Die Planungsgruppe hat sich in der knappen Vernehmlassungsfrist intensiv mit den Anpassungen des Richtplans beschäftigt. Aufgrund des grossen Volumens des Richtplans und der für Laien und gewöhnliche Bürger hohen Komplexität war es auch für die Mitglieder der Planungsgruppe schwierig, eine Übersicht zu erlangen und am Ende sicher zu sein, alle Punkte erfasst zu haben, welche für den Lebensraum Gundeldingen relevante Einflüsse haben werden, Unsere Stellungnahme gliedert sich in einen generellen Eindruck, inhaltliche Punkte und prozessuale Aspekte, welche im Richtplan leider kaum angelegt sind,	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**Stellungnahme***Generelle Rückmeldung zum kantonalen Richtplan*

Ein eigenes Objektblatt für das Gundeldingen begrüssen wir grundsätzlich, jedoch bedarf es weiterführende Festlegungen für das Quartier.

Siehe unter S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen, Ziff. 162.

Mit dem Beschluss für den kantonalen Richtplan soll der bisher geltende Quartierrichtplan aufgehoben werden. Einen Ersatz bietet der neue Richtplan in keiner Art und Weise: Das ist gegenüber dem Quartier als Affront zu werten. Wir fordern, dass der Quartierrichtplan wieder Bestandteil des kantonalen Richtplans wird und nicht aufgehoben wird.

Nicht berücksichtigt.

Zur Begriffsklärung: Der Quartierrichtplan Gundeldingen ist *nicht* „Bestandteil des kantonalen Richtplans“, sondern ein „weiterer Richtplan“ gemäss § 94 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz (BPG):

BPG

§ 94. Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Richtplan.

² Regierungsrat und Gemeindebehörden können weitere Richtpläne erlassen. Die Vorschriften des Bundesrechts über die Verbindlichkeit und Anpassung des kantonalen Richtplans gelten sinngemäss.

³ Richtpläne der Gemeinden werden für die kantonalen Behörden verbindlich, wenn sie der Regierungsrat genehmigt hat.

Der Quartierrichtplan wurde mit Erlass der „Anpassung 2012“ durch den Regierungsrat aufgehoben.

Detailausführungen siehe unter S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen, Ziff. 162.

Des Weiteren verbleibt generell der Eindruck, dass - trotz gesonderter Behandlung - das Quartier Gundeldingen als Einheit nicht spürbar bleibt. Das Thema Charakteristika bzw. Einmaligkeit des Quartiers und Strategien, wie diese gewahrt werden können, sind aus dem kantonalen Richtplan nicht ersichtlich. Das Thema der lokalen Identifikation (mit dem Quartier) wird nicht explizit thematisiert, birgt jedoch aus unserer Sicht ein grosses Potential um die Lebensqualität in der Stadt Basel zu erhöhen und die Vielfalt der verschiedenen Stadtteile zu stärken. Die Quartiere müssen im kantonalen Richtplan ernst genommen werden und echte partizipative Planungsprozesse (nicht nur "Stadtteilbetreuungen") mit den Quartieren geführt werden. Das Gundeldingen bietet sich sicher an, mit einer Planung für das Quartier zu beginnen und Erfahrungen für eine stadtweite Umsetzung zu sammeln. Dieses Thema gehört auf dem Tisch.

Der kantonale Richtplan ist weder eine Sammlung von Quartierrichtplänen noch ist er ein Planungsinstrument, das für „echte partizipative Planungsprozesse...“ vorgesehen ist. Die hier angemahnte „lokale Identifikation (mit dem Quartier)“ bedarf eines Zusammenwirkens von Privaten und der öffentlichen Hand; raumplanerische Aspekte sind dabei Glieder einer Kette von Frage- oder Problemstellungen.

Gemäss Gesetzgebung und Richtplanpraxis sind im kantonalen Richtplan die raumwirksamen Quartier-Anliegen von *kantonal*er Bedeutung zu berücksichtigen. Parallel zur Schwerpunktbildung des Regierungsrates in Form einer Massnahme im

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

Legislaturplan 2013 -2017 (unter 3. Basel als urbanes Zentrum festigen, Schwerpunkt „Urbane Standortqualität“: Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus) wird mit der Aufnahme des *Schwerpunktgebietes Gundeldingen* im kantonalen Richtplan in Form eines eigenen Objektblattes unmissverständlich bekundet, dass

a) die Siedlungsqualität in der Raumplanung und –entwicklung von Basel-Stadt ganz generell einen *noch* höheren Stellenwert bekommt als bisher und
b) viele raumwirksame Anliegen des Quartiers Gundeldingen als von kantonalen Bedeutung eingestuft werden.

Detailausführungen siehe unter S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen, Ziff. 162.

Zur Mitwirkung („Partizipation“) siehe auch Ziff. 6.

Die hohe Komplexität birgt - wie einleitend angedeutet - die Gefahr, dass die zu beschliessenden Inhalte nicht verstanden werden. Bemühungen, die Inhalte mit ihren Konsequenzen zu vermitteln, sind praktisch inexistent. Hierfür bedürfte es entweder eine "Übersetzung" der Planungsinhalte für Laien oder aber vorgängig zur Richtplananpassung einen partizipativen Planungsprozess, dessen Resultate dann im Richtplan festgehalten werden. An der Informationsveranstaltung vom 13. Dezember 2012 im Gundeldinger-Casino war beides spürbar: Die fehlende Vermittlung und fehlende Akzeptanz der Inhalte im kantonalen Richtplan.

Siehe Ausführungen zuvor sowie unter Ziff. 6.

Rückmeldung zu prozessualen Aspekten

Bei sensitiven und wichtigen Planungsthemen wie vertikale Verdichtung, Stadtteilentwicklungsplanung und Hochhausplanung (ggf. noch weitere) mit hoher Betroffenheit ist eine intensive Partizipation zwingend festzuschreiben. Generell ist die minimale Mitwirkungsintensität der Aufträge im kantonalen Richtplan festzulegen. Nur so kann eine ehrliche Mitwirkungskultur etabliert und deren Instrumentalisierung durch die Verwaltung verhindert werden.

Z. K. genommen.

Bei der umfassenden Planung, welche wir für unser Quartier i.S. Anpassung des Richtplans fordern, gehört eine intensive Partizipation mit hoher Akzeptanz dazu. Um eine hohe Akzeptanz zu erreichen, braucht es einen fairen, vorgängig gemeinsam vereinbarten Prozess. Das Quartier und die Verwaltung müssen sich "auf Augenhöhe" treffen. Im Moment sind wir noch nicht soweit: Das Forum Gundeli läuft seit über einem Jahr, aber es wurde mit keinem Wort darauf hingewiesen, dass eine Richtplananpassung kommt und dabei der Quartierrichtplan Gundeldingen aufgehoben

Die Gesetzeslage (§ 94 Bau- und Planungsgesetz in Verbindung mit den bundesrechtlichen Vorgaben, v. a. Art 4 RPG) verpflichtet den Regierungsrat zu einem Mitwirkungsverfahren Dieses wurde durchgeführt. Siehe Ausführungen zuvor sowie Ziff. 6.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

		Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		werden soll. Transparente und faire Prozesse zwischen Partnern laufen anders ab.	Die Quartierorganisationen wurden via Präsidialdepartement zeitgerecht informiert.
		<i>Fazit in aller Kürze</i> (Teil Gundeldingen s. S 4.4) Wir wünschen uns eine seriöse und engagierte Prüfung unseren Anliegen und Anträge und sind gespannt auf Ihre Rückmeldung. Für Fragen können Sie gerne mit uns Kontakt aufnehmen.	Z. K. genommen.
17. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Pro Natura Basel	Die Erarbeitung unserer Stellungnahme wurde dadurch erschwert, dass in den Anpassungen 2012 Textteile aus der Version 2009 gestrichen wurden, ohne dies entsprechend zu markieren. So mussten wir beide Version direkt miteinander vergleichen, was sehr mühsam war. Wir bitten Sie, dies bei zukünftigen Vernehmlassungen zu verbessern.	Es wird im Hinblick auf die nächste Mitwirkung eine bessere Darstellungsform gesucht.
		Unsere wichtigsten Anträge sind:	
		- Verzicht auf die Siedlungserweiterungen "Giornicostrasse" und "Rheinäcker Riehen"	Nicht berücksichtigt. Siehe S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), Ziff. 77/C (mit Verweis auf Ziff. 76).
		- Verkleinerung der Siedlungserweiterung "Klosterfiechten"	Nicht berücksichtigt. Siehe S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), Ziff. 77/D (mit Verweis auf Ziff. 76).
		- Vergrösserung des Landschaftsschutzgebietes im Bäumlilhofgebiet auf den Stand des Richtplans 2009	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 149.
		- Konsequente Auflistung der Berücksichtigung von Naturschutzanliegen bei den "Schwerpunkten der Siedlungs- und Stadtentwicklung", besonders bei den vorgesehenen Veränderungen in Kleinhüningen, der Verlagerung der Hafennutzungen, der Realisation der Güterverkehrslogistik und den damit verbundenen Veränderungen am Rheinufer, dem Hafenareal und dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof	Berücksichtigt. Siehe S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung, Ziff. 92 sowie S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt), Ziff. 105.
		- Rückführung der Aussagen zu den Siedlungsgliedernden Freiräumen auf die Richtplanversion von 2009	Nicht berücksichtigt. Siehe S 1.6 Siedlungsgliedernde Freiräume, Ziff. 128/B.
		- Aufnahme aller kantonal bedeutenden Objekte des kantonalen Inventars der schützenswerten Naturobjekte in den Richtplan.	Nicht berücksichtigt. Das Naturinventar des Kantons Basel-Stadt dokumentiert die aktuelle Situation und beschreibt, welche Arten wo vorkommen und welche Abhängigkeiten dabei bestehen. Es stellt die <i>schützenswerten</i> Naturobjekte im gesamten Kantonsgebiet

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

flächendeckend dar und beschreibt sie. Anders als das Inventar der *geschützten* Naturobjekte gemäss § 6 NLG, das bis jetzt 3 Objekte umfasst, hat das vorliegende Naturinventar den Status eines wissenschaftlichen Gutachtens. Als Fachinventar kommt dem Naturinventar keine unmittelbare Rechtskraft zu. Das Inventar liefert genaue Informationen für alle Interessierten und zeigt auf, welche Objekte besonders wertvoll sind.

18. **Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes** **Quartierkoordination Gundeldingen** Siehe Ziff. 16 (identische Anliegen und Antworten).

Die Planungsgruppe Gundeldingen, eine Facharbeitsgruppe der Quartierkoordination Gundeldingen und des Neutralen Quartiervereins Gundeldingen, nimmt mit diesem Schreiben Stellung zum kantonalen Richtplan. Sie hat sich in der knappen Vernehmlassungsfrist intensiv mit den Anpassungen des Richtplans beschäftigt. Aufgrund des grossen Volumens des Richtplans und der für Laien und gewöhnlichen Bürger hohen Komplexität war es auch für die Mitglieder der Planungsgruppe schwierig, eine Übersicht zu erlangen und am Ende sicher zu sein, alle Punkte erfasst zu haben, welche für den Lebensraum Gundeldingen relevante Einflüsse haben werden. Unsere Stellungnahme gliedert sich in einen generellen Eindruck, inhaltliche Punkte und prozessuale Aspekte, welche im Richtplan leider kaum angelegt sind.

Generelle Rückmeldung zum kantonalen Richtplan

Ein eigenes Objektblatt für das Gundeldingen begrüssen wir grundsätzlich, jedoch bedarf es weiterführender Festlegungen für das Quartier. Mit dem Beschluss für den kantonalen Richtplan soll der bisher geltende Quartierrichtplan aufgehoben werden. Einen Ersatz bietet der neue Richtplan in keiner Art und Weise: Das ist gegenüber dem Quartier als Affront zu werten. Wir fordern, dass der Quartierrichtplan wieder Bestandteil des kantonalen Richtplans wird und nicht aufgehoben wird. Des Weiteren verbleibt generell der Eindruck, dass - trotz gesonderter Behandlung - das Quartier Gundeldingen als Einheit nicht spürbar bleibt. Das Thema Charakteristika bzw. Einmaligkeit des Quartiers und Strategien, wie diese gewahrt werden können, sind aus dem kantonalen Richtplan nicht ersichtlich. Das Thema der lokalen Identifikation (mit dem Quartier) wird nicht explizit thematisiert, birgt jedoch aus unserer Sicht ein grosses Potential um die Lebensqualität in der Stadt Basel zu erhöhen und die Vielfalt der verschiedenen Stadtteile zu stärken. Die Quartiere müssen im kantonalen Richtplan ernst genommen werden und echte partizipative Planungsprozesse (nicht nur "Stadtteilbetreuungen") mit den Quartieren geführt werden. Das Gundeldingen bietet sich sicher an, mit einer Planung für das Quartier zu beginnen und Erfahrungen für eine stadtweite Umsetzung zu sammeln. Dieses Thema gehört auf dem Tisch.

Die hohe Komplexität birgt - wie einleitend angedeutet - die Gefahr, dass die zu beschliessenden Inhalte nicht verstanden werden. Bemühungen, die Inhalte mit ihren Konsequenzen zu vermitteln, sind praktisch inexistent. Hierfür bedürfte es entweder eine "Übersetzung" der Planungsinhalte für Laien oder aber vorgängig zur Richtplan-

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

anpassung einen partizipativen Planungsprozess, dessen Resultate dann im Richtplan festgehalten werden. An der Informationsveranstaltung vom 13. Dezember 2012 im Gundeldinger-Casino war beides spürbar: Die fehlende Vermittlung und fehlende Akzeptanz der Inhalte im kantonalen Richtplan.

Rückmeldung zu prozessualen Aspekten

Bei sensitiven und wichtigen Planungsthemen wie vertikale Verdichtung, Stadtteilentwicklungsplanung und Hochhausplanung (ggf. noch weitere) mit hoher Betroffenheit ist eine intensive Partizipation zwingend festzuschreiben. Generell ist die minimale Mitwirkungsintensität der Aufträge im kantonalen Richtplan festzulegen. Nur so kann eine ehrliche Mitwirkungskultur etabliert und deren Instrumentalisierung durch die Verwaltung verhindert werden.

Bei der umfassenden Planung, welche wir für unser Quartier i. S. Anpassung des Richtplans fordern, gehört eine intensive Partizipation mit hoher Akzeptanz dazu. Um eine hohe Akzeptanz zu erreichen, braucht es einen fairen, vorgängig gemeinsam vereinbarten Prozess. Das Quartier und die Verwaltung müssen sich "auf Augenhöhe" treffen. Im Moment sind wir noch nicht soweit: Das Forum Gundeli läuft seit über einem Jahr, aber es wurde mit keinem Wort darauf hingewiesen, dass eine Richtplananpassung kommt und dabei der Quartierrichtplan Gundeldingen aufgehoben werden soll. Transparente und faire Prozesse zwischen Partnern laufen anders ab.

Fazit in aller Kürze (Teil Gundeldingen s. S 4.4)

Wir wünschen uns eine seriöse und engagierte Prüfung unserer Anliegen und Anträge und sind gespannt auf Ihre Rückmeldung. Für Fragen und weitere Auskünfte stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung.

19.	Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	<p>Die vorgesehenen Änderungen durch die „Anpassung 2012“ sowie die grenzüberschreitende Beteiligung werden von uns begrüßt.</p> <p>Zu den Änderungen haben wir folgende Anmerkungen:</p> <p>Die Aktualisierungen entsprechen aus unserer Sicht u.a. den Planungen des Trinationalen Eurodistricts Basels (TEB) sowie den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms Basel – 2. Generation. Sowohl im TEB als auch im Agglomerationsprogramm Basel wirkt der Regionalverband Hochrhein- Bodensee mit. Die Änderungen finden somit unsere Zustimmung. (> s. M 1.1 Schienenverkehr).</p>	Z. K. genommen.
20.	Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	SBB	<p>Die SBB misst der Übernahme der gewonnenen Erkenntnisse aus dem Rahmenplan Basel hohe Bedeutung zu. Der Rahmenplan Basel - das Planungsinstrument der SBB - wurde in den vergangenen Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft überarbeitet und aktualisiert. Die Planungsergebnisse des Rahmenplans wurden am Spitzentreffen SBB/ Kantone BS und BL vom 17. Dezember 2012 als konsolidierter Planungsstand zur Kenntnis genommen.</p>	Z. K. genommen. (Siehe div. Sachgebiete.)

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
21. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Schweizerischer Werkbund SWB	<p>Bei der Prüfung des Dokumentes Richtplananpassungen 2012 stellen wir fest, dass die Ergebnisse des Rahmenplans Basel weitgehend in den Richtplan aufgenommen wurden. wofür wir uns bedanken.</p> <p>Wir erlauben uns, Ihnen nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Kapiteln zukommen zu lassen.</p> <p>Die Stellungnahme des SWB (Ortsgruppe Basel) versucht in groben Zügen die vorgeschlagenen Anpassungen zu kommentieren und verschiedene Fragen zu stellen. Die Anpassung(en) 2012 enthalten einige wichtige strategische Änderungen / Überlegungen, die grundsätzlich zu befürworten sind, aber in ihrer Umsetzung nicht nachvollziehbar sind (siehe S1.5 Beitrag zum Hochhauskonzept).</p> <p>Wir verstehen den Richtplan als Gesamtstrategie mit einer Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren, der alle 10 Jahre überarbeitet wird. Wir verstehen ihn auch als eine Art Werkstattbericht; als Pflichtübung gegenüber dem Bund, der als Momentaufnahme alle Projekte zusammenträgt und planerisch darstellt.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Siehe S 1.5 Hochhäuser, Ziff. 124.</p>
22. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p>Die vorliegende Stellungnahme wurde vom Vorstand des Stadtteilsekretariats mit einer Enthaltung verabschiedet.</p> <p><i>Grundsätzliches</i></p> <p>Der kantonale Richtplan ist ein wichtiges langfristiges strategisches Entscheidungsinstrument. Uns ist es ein Anliegen, verschiedene übergreifende Themen unserer Stellungnahme voranzustellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jegliche Planung sollte eine kooperative Planung sein, die auch die lokalen Quartierbedürfnisse integriert. 	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Das Eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) in Verbindung mit § 94 des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetzes (und mit § 74 der baselstädtischen Bau- und Planungsverordnung) sichert das Mitwirkungsverfahren. Die Kantonsverfassung des Kantons Basel-Stadt hält zudem unter § 55 fest, dass der Staat die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung einbezieht, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.</p> <p>Der Regierungsrat hat aufgrund der Gesetzeslage betreffend die Richtpläne die Entscheidungsbefugnis.</p> <p>Auf lokale Quartierbedürfnisse wird hier, soweit der Richtplan diese berührt, eingegangen.</p>

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

- | | |
|---|--|
| 2. Um die Akzeptanz für zukünftige Arealentwicklungen, neue Quartiere und Wohnräume in der Bevölkerung zu erhöhen, sollte – wenn möglich - jede Arealentwicklung eine Phase der Zwischennutzung durch lokale Akteure ermöglichen. Nutzungsideen werden so nicht ausschliesslich geplant, sondern entwickeln sich aus dem Quartier selbst. Dies als mögliches Mittel, neue Strukturen in alte zu integrieren | Zwischennutzungen sind kein Thema des kantonalen Richtplans. |
| 3. Die Grundsatzfrage, wie wir Wohnraum nutzen bzw. auch übernutzen ist zu stellen. Konzepte, die nachbarschaftliche Beziehungen stärken, auf einen geringen individuellen Flächenverbrauch zu Gunsten von Gemeinschaftsflächen setzen und ein ressourcenschonendes Leben ins Zentrum stellen, sind anzustreben. | Es handelt sich hier teilweise um gesellschaftspolitische Fragestellungen, die nicht im Richtplan, sondern vor oder über dem Richtplan - in der Sphäre der Politik - beantwortet werden müssen. Soweit die Planung hier angesprochen ist, ist zu vermerken, dass die Nachhaltigkeit als übergeordnetes Postulat bekannt und in den verschiedenen Anforderungen hinsichtlich Ressourcenschonung, kurze Wege, Energieminimierung, kluge Anordnung von Wohnraum unter regionalen Gesichtspunkten etc. eingeflossen ist. |
| 4. Dies wird zwar ein politischer Entscheid sein, aber es zu fragen, ob ein stetiger Anstieg der Immobilienrendite für eine Stadtentwicklung „gesund“ ist bzw. sein kann und wie weit ein Richtplan dem entgegen wirken könnte (z.B. durch die Annahme verschiedener Bevölkerungsszenarien und Prognosen). | Dem Richtplan liegen Szenarien und Prognosen zugrunde, die den wahrscheinlichen Raumspruch innert den nächsten 15 bis 20 Jahren einschätzen. Durch Bereitstellen der Voraussetzungen für weiteren Wohn- und Arbeitsraum kann der Knappheit und dadurch der Spekulation mit dieser Knappheit entgegengewirkt werden.

Die Art des Vorgehens ist sowohl im Richtplan, insbesondere unter S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), als auch vorliegend unter Ziff. 10 kurz erläutert. |
| 5. Eine Wohnflächenerhöhung, muss ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Kriterien gerecht werden und sollte nicht nur eine quantitative Angebotserhöhung darstellen. Es ist zu überlegen, ob zum Beispiel eine ökologische Labelisierung für ein Quartier/Areal bzw. einzelne Bauten einen langfristigen Mehrwert bedeuten könnten. | Z. K. genommen. |
| 6. Verkehrsreduktionen können nicht ausschliesslich mit einer technischen Infrastruktur gelöst werden. Es müssen ganzheitliche, interdepartementale Strategien entwickelt werden, die das individuelle Verkehrsverhalten positiv beeinflussen.

a) Die Spaltung in motorisierte (ölverbrauchende) Verkehrsteilnehmer und an- | Der Kanton bearbeitet die Fragen und Herausforderungen der Mobilität im Kanton Basel-Stadt flächendeckend als Gesamtsystem (motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr). Es werden integrierte Strategien zum optimalen Einsatz der Verkehrsträger |

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			<p>dere ist zu vermeiden. Es braucht übergeordnete Dialoge, welche die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität thematisieren.</p> <p>b Negative externe Effekte durch Verkehrsbelastungen müssen der Bevölkerung verdeutlicht werden (Parkplatzflächen vs. Gemeinschaftsflächen, Emissionsbelastungen durch Verkehr etc.), um so die Eigenverantwortung und Entscheidung zu stärken.</p>	<p>erarbeitet und umgesetzt. Dies trägt zur Standort- und Wohnqualität im Kanton bei und fördert eine stadt- und umweltgerechte Mobilität.</p> <p>Der Richtplan konzentriert sich auf die Planung der Infrastruktur. Weitergehende Beeinflussungen des Verkehrssystems sind höchstens am Rande erwähnt. Sie werden dadurch aber nicht ausgeschlossen.</p>
23.	Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	Studer Claudia (Mitglied IG Klybeckinsel) und MitunterzeichnerInnen	<p>Mit der Stellungnahme "Wir selber bauen unsre Stadt" folgen die Unterzeichnerinnen Ihrem Aufruf an die Bevölkerung von Basel-Stadt Anregungen und Bemerkungen zum öffentlich aufgelegten Richtplan schriftlich an Sie einzureichen.</p> <p><i>Wir selber bauen unsre Stadt</i></p> <p>Die AG Klybeckinsel nimmt mit dem Slogan "Wir selber bauen unsere Stadt" den Titel der Streitschrift auf, welche Lucius Burckhardt und Markus Kutter 1953 veröffentlicht haben. Der Text - vor dem Hintergrund diverser Planungssünden der Nachkriegszeit entstanden - ist über weite Strecken ein Aufruf an die Politik, insbesondere an die Parteien und Mitglieder des Grossen Rates, Stadtplanung als ein zentrales politisches Anliegen zu verstehen. <i>"Die Parlamente unterschätzen die Tragweite der Planung"</i> und <i>"die Verwaltung hat zuviel Macht"</i>. Jede Partei, davon gehen die Autoren aus, definiert sich über eine grundsätzliche Vorstellung vom menschlichen Zusammenleben und auf dieser ideologischen Grundlage entstehen verschiedene Vorstellungen von einem urbanen Gesamtplan.</p> <p><i>"Das heisst, dass es durchaus möglich ist, dass für eine bestimmte Stadt zwei oder mehrere im Prinzip verschiedene Gesamtpläne ausgearbeitet werden können, die sich dann gegenüberstehen, und zwischen denen dann nicht mehr der Zufall und die Willkür eines Beamten bald so und bald anders entscheiden, sondern die von einer über die Folgen der Planung aufgeklärten Bevölkerung und von einem um die Gesetzmässigkeit der Planung wissenden Parlament gegeneinander abgewogen werden können"</i>. Als Resultat solcher Abwägungen soll ein Richtplan verabschiedet werden, dessen Leitplanken für alle nachvollziehbar sind.</p> <p>Heute sind wir Baslerinnen und Basler aufgerufen zum neuen kantonalen Richtplan Stellung zu nehmen. Es gab ein Vernehmlassungsverfahren, es gibt eine gesetzlich verankerte Mitwirkung der Bevölkerung.</p> <p>Trotzdem kommt es mir vor, als stehen wir weiterhin aussen vor, als würden Bewohnerinnen - und das Parlament weiterhin nur absegnen, was die Fachleute in den Departementen sich ausgedacht haben. Wurden jemals ernsthaft Alternativen verhandelt? Es fehlt im gesamten Mitwirkungsprozess die offene Debatte.</p>	<p>Der Einbezug der Bevölkerung ist – auch in dem hier angemahnten Projektablauf zum Schwerpunktgebiet 3Land und mit Bezug auf die Kantonsverfassung (§ 55) sowie die Raumplanungsgesetzgebung – garantiert.</p>

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

Wie Burckhardt und Kutter gehe ich davon aus, dass *"Städte nicht für Fachmänner, sondern hauptsächlich für Laien erstellt werden"* und diese Laien sollen massgeblich darüber entscheiden, wie ihre Stadt sich entwickeln soll, denn die Stadtplanung hat tiefgreifende Folgen für seine Bewohnerinnen.

Ich bin auf dem Land aufgewachsen, und in einem Punkt vermisse ich das Land - in der Möglichkeit wirklich mitzubestimmen. Auf dem Land gibt es die Gemeindeversammlungen, dort wird debattiert und entschieden. Hier in der Stadt gibt es Quartierinformationsveranstaltungen und Begleitgruppen, da darf man mitreden, entschieden wird anderswo. Der Weg, wie Anregungen und Debatten im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden, ist absolut intransparent.

Ein Beispiel:

Im Gespräch mit den Fachleuten aus den Departementen wird einem immer wieder versichert, dass noch nichts entschieden sei, dass man auf dem Amt auch ökologisch denke. Die Regierungsrätin lässt in den Medien verlauten, dass auf der künftigen Klybeckinsel "wohnen für alle", also auch für Leute mit kleinem Portemonnaie möglich sein soll, etc. Und dann stösst man in den 300 Seiten Richtplantext, in dem Text also, der behördenverbindlich sein wird, auf S. 54 auf folgende Formulierung: *"Die Areale des Klybeckquais sollen mit einer die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen berücksichtigenden Planung wertschöpfungsintensiv genutzt werden"* Was heisst das? Beim Geld verdienen mit dem Areal bitte berücksichtigen, dass auch wirklich viel, sehr viel Geld verdient wird! Oder kann jemand aus diesem Satz in schönstem Behördendeutsch eine andere Interpretation ziehen?

Z. K. genommen.

Trotzdem - oder erst recht - eine Stellungnahme zum Richtplan: Der oben zitierte Satz zum Klybeckquai ist aus dem Text zu streichen!

Nicht berücksichtigt.

Da hier auf den Richtplan 2009 Bezug genommen wird, folgende Korrektur: Der Satz in der „Anpassung 2012“ lautet unterdessen:
„Die Areale des Klybeckquais und der Westquai-Insel sollen mit einer die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen berücksichtigenden Planung nutzungs- und wertschöpfungsintensiv entwickelt werden.“

Der Regierungsrat wird diesen erläuternden Text nicht streichen. Der Kontext (u. a. S 1.2, Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen, Ziff. 1) belegt, dass abgezielt ist auf einen hochwertigen Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum.

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

Für die künftige Nutzung des Klybeckquai muss eine breite und offene Debatte geführt werden. Wir selber bauen unsere Stadt.

Z. K. genommen.

Weiter steht im Richtplan zum Klybeckquai: *"Ziel ist ein von Störungen und Immissionen unbeeinträchtigtes Nebeneinander von Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und, soweit möglich, Wohnen"*. Das hier heraufbeschworene störungs- und immissionsfreie Nebeneinander ist zu relativieren. In der Nachbarschaft des Klybeckquai leben Menschen, die über eine in der Schweiz sehr seltene Ressource verfügen: Sie sind viel lärmtoleranter, als sich alle Einfamilienhausbesitzerinnen - potentiellen landflüchtigen Neo-StadtbewohnerInnen und Bewohnerinnen anderer, behäbigerer Stadtteile vorstellen können. Diese Ressource haben sie sich im verdichteten Wohnen zwischen Hafen und Chemie angeeignet. Hier lebt eine Bevölkerung, die damit umgehen kann, dass Arbeiten, Leben und Feste feiern Geräusche produziert. Und diese Ressource nicht in die Planung des künftigen Klybeckquai miteinzubeziehen, bzw. sogar explizit auf sie verzichten zu wollen, ist fahrlässig. Hier könnte eine Wertschöpfung möglich sein, die andernorts die Bewohnerinnen auf die Barrikaden bringt. Im konventionellen Sinn wertschöpfend sein, mit Hochglanz, Hightech und Grabesstille kann man anderswo.

Z. K. genommen.

Seite 62 des Richtplans zeigt auf: Basel ist ungastlich und will ungastlich bleiben. Es will keine Fahrenden. 2'000 m2 wären eigentlich für einen entsprechenden Standplatz vorgesehen gewesen. Alle, Bundesrat und kantonale Behörden, sind sich sogar einig, dass es in Basel an entsprechender Infrastruktur fehlt. Aber *"aus Raumnof"* verzichtet Basel auf eine Festlegung im Richtplan. Das ist unsäglich scheinheilig. Auf dem Klybeckquai würde es bald genug Raum für einen Standplatz haben. Auch für einen Wagenplatz, und für einen Stadt-Campingplatz, wie ihn jede gastfreundliche Stadt hat! Der Richtplan riecht nach Autorinnen, für welche es zwei Klassen von Menschen gibt. Bedürfnisse von Menschen, die wirtschaftlich uninteressanten Minderheiten angehören, interessieren nicht.

Ein planungsrechtlich gesicherter Standplatz ist ein regierungsrätliches Ziel, siehe Objektblatt S 1.7 Fahrende.

Derselben Ignoranz zum Opfer fallen auch die Anliegen der Familiengärten. Vielleicht braucht es für die Zukunft andere Formen von Gärten, eher Gemeinschaftsgärten. Aber je verdichteter die Stadt bewohnt wird, desto wichtiger werden solche Ausgleichsflächen - nicht nur ökologisch, auch sozial: Schon Burckhardt und Kutter weisen darauf hin, dass "die enge Wohnweise den Menschen zu hunderterlei Formen der Abhängigkeit zwingt. Sie zwingt ihn zu ständiger Rücksichtnahme; ... dem natürlichen Tätigkeitstrieb, zum Beispiel dem Gartenbau, sind enge Grenzen gesetzt." Unsere Stadtplaner, so scheint es uns doch sehr, billigen nur Konsum als natürlichen Tätigkeitstrieb der modernen Stadtbewohner.

Z. K. genommen.

Zum Schluss noch eine Bemerkung, mit welcher wir zur Abwechslung auf zeitgenössische Literatur verweisen, den Bericht zum Nationalforschungsprojekt NFP 54 zur Nachhaltigen Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung:

Z. K. genommen.

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

"Soziale Nachhaltigkeit als durchmischer, auf unterschiedliche Lebensstile fokussierter Wohnungsbestand scheint heute das grösste Umsetzungsproblem darzustellen. Es zeigt sich deutlich, dass die gewinnorientierten Investoren nachhaltige Werte sehr wohl umsetzen, soweit sie auf direkt vermarktbar Umweltqualitäten oder auf umweltgerechtes Bauen abzielen. Soziale Diversität wird dagegen kaum berücksichtigt. Aus der Logik gewinnorientierter Investitionen stellt sich "New Built Gentrification" quasi von selbst ein." (S. 144). Der Bericht fordert die Behörden auf, ihren wohnungsmarktpolitischen Handlungsspielraum auszuweiten. Vom basel-städtischen Ansatz, nur durch Mietzinssubventionen den Markt zu steuern halte ich nicht viel - er macht die Hausbesitzer bequem (achten Sie mal, welche Häuser vernachlässigt werden - oll jene, wo Sozialhilfe oder Amt für Sozialbeiträge die Mieten subventionieren) - er macht die Mieterinnen abhängig (es fehlt jedes Element zu Empowerment und solidarischer Eigeninitiative) und er ist teuer Jeder einzelne Subventionsantrag muss ständig daraufhin überprüft werden, ob denn immer noch eine Subventionsberechtigung besteht).

Mit der aktuellen Wohnraumpolitik wird Basel seine "A-Bevölkerung" (Arme, Alte, Ausländer) aus der Kernstadt in die suburbanen Gebiete verdrängen, aber keine sozialen Probleme lösen. Und die Stadtplanungsbehörde wird sich immer wieder von neuem verwundert die Nase reiben, wenn wie auf der Erlenmatt oder im St. Johann bereits geschehen, die gewinnorientierten Investoren mit ihrem gewinnorientierten Handeln für leere Ladenlokale sorgen, oder die günstigen Familienwohnungen einfach nicht gebaut werden. Was Max Frisch bereits vor 60 Jahren im Vorwort zu Burckhardts und Kutters Streitschriil festgestellt hat, bleibt auch heute Realität: "dass unser derzeitiger Städtebau kaum von den Fachleuten, nur in beschränktem Mass von unseren Stadtbaumeistern, sondern vor allem (de facto) von den Liegenschaftsverwaltungen und den grossen Maklern gemacht wird".

Z. K. genommen.

19.01.2013 Claudia Studer, Mitglied der IG Klybeckinsel

MitunterzeichnerInnen: Klaus Affolter, Ruedi Bachmann-Kundert, Martin Birchmeier, Judith Vera Bützberger, Kilian Dellers, Rita Erni, Barbara Graf Mousa, Mike Gosteli, Sibylle Hauert, Heidi Mück, Daniel Reichmuth, Sabine Schäfer, Anne Rose Steinmann, Christian Vontobel, Martin Werner, Agnes Würsch. www.klybeckinsel.ch

- | | | | |
|-----|--|-------------------------|--|
| 24. | Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes | VCS beider Basel | Gerne nehmen wir als Umwelt- und Verkehrsverband Stellung zur Anpassung 2012 des Kantonalen Richtplanes Basel-Stadt (nachstehend RP) und bedanken uns für diese Möglichkeit. Nachstehend unsere Anmerkungen in der Reihenfolge der Vernehmlassungsvorlage. |
|-----|--|-------------------------|--|

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

Von zentraler Bedeutung sind für unseren Verband folgende Punkte:

A

Konsequente Bevorzugung des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs sowohl auf strategischer Ebene wie bei den Planungsgrundsätzen/-anweisungen, Örtlichen Festsetzungen und Massnahmen/Details; Festlegen ambitionierter Zielwerte (Modalsplit) und entsprechendes Controlling.

Mit dem Ziel einer MIV-Reduktion um 10% besteht bereits eine ehrgeizige Vorgabe. Zusätzliche Modal-Split Vorgaben sind nicht nötig und würden den Spielraum bei der Zielerreichung der MIV-Reduktion einschränken.

B

Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes, weder auf Stadt-, noch auf Nationalstrassen (kein Ausbau Osttangente, kein Gundel-Autobahntunnel ABAC).

Ungenügende Kapazitäten des Hochleistungsstrassennetzes führen zu einer unerwünschten Verschlechterung der Erreichbarkeit. Zudem wird dadurch unnötigerweise Verkehr auf das städtische Netz verdrängt und so die Wohnqualität massiv beeinträchtigt.

Ein Ausbau der Kapazitäten des Hochleistungsstrassennetzes steht bei geeigneter Ausführung nicht im Konflikt mit dem MIV-Reduktionsziel auf dem Stadtstrassennetz

C

Aufnahme der neuen Tramverbindung Basel SBB - Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Base Bad. Bahnhof als Vororientierung gemäss Grossrats-Beschluss vom 19.09.2012.

Berücksichtigt.
„Tram 30“ ist jetzt aufgenommen. Siehe M 1.2 Tram.

D

Verzicht auf die Siedlungsgebietserweiterungen, bis eine verlässliche Erhebung des inneren Verdichtungspotenzials vorliegt. Innere Verdichtung ohne Verzicht auf Neuzonungen sind nicht nachvollziehbar.

Siehe nachfolgend unter L, Ausführungen zur Siedlung.

E

Klare Verpflichtung zu einem ökologischen, autofreien Stadtteil auf der Klybeckinsel.

Z. K. genommen.

F

Beibehaltung des Quartierrichtplan Gundeldingen.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 16 und 162.

G

Formelles

Die Unterlagen der Vernehmlassung zeigen nicht alle vorgenommenen Anpassungen. Sichtbar sind nur die neu ergänzten und geänderten Passagen. Die weggelassenen Textstellen können nur durch einen mühsamen Wort-für-Wort-Abgleich mit dem aktuell gültigen Richtplan erschlossen werden. Dies bedeutet einen grossen und gänzlich unnötigen Aufwand. Es ist technisch nicht begründbar, weshalb keine sy-

Es wird im Hinblick auf die nächste Mitwirkung eine bessere Darstellungsform gesucht.

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

noptische Darstellung oder mindestens (auch) eine alle Änderungen verzeichnende Version zur Verfügung gestellt wurde.

H

Ausserdem sind auch Textstellen ergänzt und geändert worden, ohne dass dies sichtbar ist (z.B. S. 135 Bst. i, S. 144 Bst. k, S. 148 Bst. l).

Es sind keine relevanten Textteile gelöscht worden.

I

Es hätten auch Objektblätter in die Anpassung 2012 einbezogen werden sollen, die "kleine stilistische Korrekturen oder Richtigstellungen in den erläuternden Teilen erfahren werden". Ohne Einbezug lässt sich nicht überprüfen, was unter Richtigstellungen zu verstehen ist.

Kleine stilistische Korrekturen und Richtigstellungen in nicht aufgelegten Objektblättern betreffen noch unkorrigierte Fehler der Version 2009 in jenen erläuternden Textteilen, die nicht Teil der behördenverbindlichen Richtpläne sind. Relevant für eine Mitwirkung sind solche Korrekturen nicht. Alles Relevante wurde aufgelegt.

J

*Grundsätzliches zu den Richtplan-Anpassungen**Verkehr*

Der Richtplan soll viel eindeutiger auf die Notwendigkeit einer effizienten und konsequenten Verkehrsverlagerung vom MiV auf den ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Die politischen Aufträge durch den Grossen Rat und das Volk sind eindeutig: Reduktion des MiV um mindestens 10% bis 2020 (Gegenvorschlag zur Städte-Initiative), Rückbau Luzernerring/Wasgenring, Umgestaltung Elisabethenstrasse, Parkraumbewirtschaftung, Aufnahme "Tram 30" ins Tramnetz 2020.

Berücksichtigt.

„Tram 30“ ist jetzt aufgenommen. Siehe M 1.2 Tram.

Ein Ausbau der Kapazitäten des Hochleistungsstrassennetzes steht bei geeigneter Ausführung nicht im Konflikt mit dem MiV-Reduktionsziel auf dem Stadtstrassennetz

Ein Ausbau der Strassenkapazitäten für den MiV ist deshalb unsinnig. Alle entsprechenden Textstellen sind anzupassen.

K

Agglomeration

Alle im Agglomerationsprogramm "eingestellten" Projekte des öffentlichen wie des Fuss- und Veloverkehrs sind in den Richtplan zu übernehmen, auch B- und C-Projekte (Vororientierung).

Das Objektblatt wurde systematisch überarbeitet. Siehe auch Ziff. 193 ff.

L

Siedlung

Siedlungserweiterungen widersprechen den Bemühungen gegen die Zersiedlung. Vorerst ist das Verdichtungspotenzial innerhalb des Siedlungsgebietes detailliert aufzuzeigen.

Von einer Zersiedlung kann in Basel-Stadt nicht gesprochen werden. Die „urbane Qualitätsmaximierung“, die dem Richtplan zugrunde liegt, d. h. die Kombination verschiedener Entwicklungsansätze (neues Siedlungsgebiet, neue Wohnbauzonen im Siedlungsge-

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

biet, Mobilisierung der Nutzungsreserven, Arealentwicklungen, punktuell Wachstum in die Höhe), macht es möglich, auf die verschiedenen Herausforderungen gemäss dem Genius loci und mit qualitativ abgestimmten Massnahmen zu reagieren. Was das baselstädtische Siedlungsgebiet betrifft, wurde – da es nicht hervorgehoben war - nicht beachtet, dass der Umfang des neuen Siedlungsgebietes bei der „Anpassung 2012“ gegenüber dem geltenden Richtplan von 2009 deutlich verkleinert wird, und dies nicht nur in Folge des Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative, sondern auch im Zuge der Zonenplanrevisionen von Basel und Riehen.

25. Allgemeines, Übergeordnetes, Einleitendes	WWF	Für die Möglichkeit, zur Revision des kantonalen Richtplans Basel-Stadt Stellung nehmen zu können, danken wir Ihnen bestens. Die Ausführungen folgen der Reihenfolge im Richtplan, nicht der Prioritätensetzung unseres Verbandes. Grösste Wichtigkeit haben für uns folgende Punkte:	Z. K. genommen.
		- Das neu im Rahmen der laufenden Richtplanrevision aufgeführte Siedlungsgebiet Rheinäcker Riehen (b2) sei als neues Siedlungsgebiet aus dem Projekt «Stadtrandentwicklung Ost» zu entfernen.	Nicht berücksichtigt. Siehe S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), Ziff. 77/E.
		- Für die Planungen im Bereich der Klybeckinsel seien Hafenalternativvarianten zu evaluieren.	Nicht berücksichtigt. Siehe S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), Ziff. 80.
		- Der «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese» sei in einem neuen Objektblatt mit der Vernetzungssachse zum Rhein im Richtplan festzusetzen.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 192.
		- Der «Centralpark Base!» sei als Vororientierung in den Richtplan aufzunehmen.	Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.
		- Der Gewässerraum sei mit der aktuellen Richtplan-Überarbeitung örtlich festzusetzen.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 182/E.
		- Objekte von kantonalen Bedeutung gemäss Naturinventar 2011 seien im Richtplan als Naturschutzgebiete auszuweisen.	Das Naturinventar des Kantons Basel-Stadt dokumentiert die aktuelle Situation und beschreibt, welche Arten wo vorkommen und welche Abhängigkeiten dabei bestehen. Es stellt die <i>schützenswerten</i> Naturobjekte im gesamten Kantonsgebiet

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

	flächendeckend dar und beschreibt sie. Anders als das Inventar der <i>geschützten</i> Naturobjekte gemäss § 6 NLG, das bis jetzt 3 Objekte umfasst, hat das vorliegende Naturinventar den Status eines wissenschaftlichen Gutachtens. Als Fachinventar kommt dem Naturinventar keine unmittelbare Rechtskraft zu. Das Inventar liefert genaue Informationen für alle Interessierten und zeigt auf, welche Objekte besonders wertvoll sind.
- Der südwestliche Teil des Bäumlihofareals sei weiterhin als Landschaftsschutz auszuweisen.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 149.
- Im Wald (nicht Teil der Revision) seien Sonder- und Totalwaldreservate festzusetzen, die u.a. die Objekte von kantonaler und lokaler Bedeutung gemäss Naturinventar 20 II umfassen.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 184.
- Auf einen Kapazitätsausbau des Strassennetzes (Stadt- und Nationalstrassen) sei zu verzichten, speziell auf den Ausbau Osttangente sowie den Gundeli-Autobahntunnel.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24/B.
- Die neue Tramverbindung Basel SBB - Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Badischer Bahnhof sei gemäss Grossratsbeschluss vom 19. September 2012 als Vororientierung aufzunehmen.	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen. Siehe M 1.2 Tram.
Formelles Wir müssen - wie bereits zum Zonenplan der Stadt Basel- die Aufbereitung der Unterlagen zur Richtplanrevision bemängeln. Es liegen weder ein Änderungsplan noch eine synoptische Darstellung der Texte vor. Auch werden nicht alle vorgenommenen Änderungen ausgewiesen, denn Löschungen gegenüber der geltenden Version sind nicht dargestellt. Dazu heisst es lapidar: «Die Löschungen sind durch den Vergleich (geltender Richtplan < > Anpassung 2012) zu erschliessen.»	Es wird im Hinblick auf die nächste Mitwirkung eine bessere Darstellungsform gesucht.
Dass damit auch stillschweigend relevante Aussagen wegfallen können, ist in Kapitel NL3.1 Naturschutz dargelegt.	Es sind – entgegen dem Vorbringen – keine relevanten Teile „stillschweigend“ weggefallen. Siehe NL 3.1 Naturschutz und ökologische Korridore.
Weiter wurden auch «kleine stilistische Korrekturen oder Richtigstellungen in den erläuternden Teilen» derjenigen Objektblätter vorgenommen, welche nicht neu aufgelegt wurden. Worum es sich dabei handelt, ist nicht ersichtlich. Es hätte somit der gesamte Richtplan neu aufgelegt werden müssen.	Kleine stilistische Korrekturen und Richtigstellungen in nicht aufgelegten Objektblättern betreffen noch unkorrigierte Fehler der Version 2009 in jenen erläuternden Textteilen, die nicht Teil der behördenverbindlichen Richtplaninhalte sind. Relevant für eine Mitwirkung sind solche Korrekturen nicht. Alles Relevante wurde aufgelegt.

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

			Dankbar sind wir dafür, dass eine Plandarstellung im Internet greifbar ist - nicht wie bei der Auflage Zonenplan Stadt Basel, wo diese erst nachträglich öffentlich gemacht wurde.	Z. K. genommen.
26.	Strategien	Bund (UVEK; ARE)	<p>Neu wird im Kanton Basel-Stadt nicht mehr eine Stagnation der Bevölkerungszahl bei 188'000 Einwohner erwartet, sondern es wird aufgrund von neuen Bevölkerungsprognosen mit einer Zunahme um 6'000 (+3%) Einwohner in der Stadt und 30'000 in der Agglomeration bis 2030 gerechnet. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat sich deshalb als Ziel die Steigerung der Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 auf 200'000 Einwohner gesetzt. Das Bundesamt für Statistik prognostiziert dem Kanton für den gleichen Zeitraum (mittleres Szenario) eine Zunahme der Bevölkerung auf rund 198'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Damit liegen die Szenarien von Kanton und Bund nahe beieinander. Aufgrund der veränderten Ausgangslage und von fortgeschrittenen Planungen passt der Kanton den Richtplan 2009 erstmals an.</p> <p>Mit der Richtplananpassung 2012 führt der Kanton Basel-Stadt die Siedlungsentwicklung des Richtplans 2009 weiter. Er akzentuiert diese aber neu. Insbesondere das punktuelle Wachstum in die Höhe soll konsequenter als bis anhin verfolgt werden. Mit der Erhöhung der Einwohnerzahl soll mit gezielten städtebaulichen Massnahmen auch eine Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität erreicht werden. Dazu gehört auch die Entlastung der Wohnquartiere vom Verkehr.</p> <p>Um die Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Mobilität zu gewährleisten, wurde die Strategie der Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und dem Wirtschaftsstandort Basel angepasst und im Richtplan neu akzentuiert. Diese sieht eine Priorisierung und Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr vor. Gleichzeitig soll die Gesamtverkehrsleistung des MIV (gemessen in Mfz-km aller Motorfahrzeuge) auf dem Kantonsgebiet ausserhalb des Autobahnnetzes bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand von 2010 reduziert werden. Zudem setzt sich Basel-Stadt beim Bund dafür ein, dass Hochleistungsstrassen nur unter gewissen Bedingungen ausgebaut werden. Damit soll eine noch konsequentere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr mit kurzen Wegen gefördert werden.</p> <p>Der Bund begrüsst die Strategien zur weiteren Siedlungsentwicklung nach innen, zur Verbesserung der Siedlungsqualität sowie die noch konsequentere Förderung des öV und des Langsamverkehrs. Fragen ergaben sich von Seite AST RA zur Planung und Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Die Ausführungen dazu sind den Kapiteln <i>Mobilität</i> und <i>Nationalstrassen</i> dieses Berichts zu entnehmen.</p>	Z. K. genommen.
27.	ST 1 Regionale Sichtweise	Schweizerischer Werkbund SWB	Die neue Fassung der regionalen Sichtweise hat mit ihrem agglomerationsorientierten Zukunftsbild eine zusätzliche Oeffnung erfahren, die wir als sehr positiv beurteilen.	Z. K. genommen.

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

		<p>Im Text wurde die Strategie „Siedlungsentwicklung nach innen“ gestrichen und ersetzt durch ein „Agglomerationsprogramms Basel und dem Raumkonzept Schweiz“. Wir finden aber, dass die „Siedlungsentwicklung nach innen“ beibehalten werden muss, weil sie wichtige qualitative Aspekte enthält.</p> <p>Die „Siedlungsentwicklung nach innen“ spricht aus unserer Sicht sowohl das Thema der „Stadterneuerung“ als auch das der „Urbanen Qualitätsmaximierung“ an.</p> <p>Die veränderte regionale Sichtweise kann mehrdeutig verstanden werden und sollte auch eine mögliche Wiedervereinigung BS/BL mit beinhalten (auch wenn sie innerhalb den nächsten 10 Jahren wohl kaum umgesetzt wird).</p> <p>Diese Verschiebung der Prioritäten bietet der Stadt Basel neue Chancen sich andere Aufgaben / Konzepten zu widmen / zu entwickeln.</p>	<p>Die „Siedlungsentwicklung nach innen“ ist keineswegs aus dem Text gestrichen! Hier handelt es sich um eine unkorrekte Lesart des SWB.</p> <p>Z. K. genommen.</p>	
28.	ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner	Basta!	<p>Die Ausgangslage ist hier eine andere als im Richtplan 2009: Es geht nicht mehr darum, einer Bevölkerungsabnahme entgegenzuwirken, sondern für die nun seit einige Jahren zunehmende Bevölkerung ein entsprechendes Wohnangebot bereitzustellen. Hinzu kommt, dass sich die Bevölkerungswachstumsprognosen gegenüber dem Richtplan 2009 massiv verändert haben. Die Planungsbehörden sehen unter anderem weiterhin ein Manko an grosszügigen Wohnungen mit hoher Wohnqualität.</p> <p>Dies entspricht nicht der politischen Prämisse des Wohnraumförderungsgesetzes, das "Wohnraum für alle" postuliert. Wir vermischen auch Aussagen zur Planung von bezahlbarem Wohnraum.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir insbesondere auf das neue Objektblatt S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt) hin.</p> <p>Wir sind froh darüber, dass sich der Trend des Hauses im Grünen zu einer Rückkehr in die Stadt umkehrt. Ein Wachstumsziel halten wir hingegen für wenig sinnvoll, weil es die Spielräume der Stadtentwicklung einschränkt, was zum Nachteil der in der Stadt wohnhaften Personen werden kann.</p> <p>Verdichtung durch Umzonungen sind erwünscht, jedoch muss diese quartier- und sozialverträglich geschehen. So ist eher auf grossflächige, jedoch geringfügige Aufstockungen (+1-2 Stockwerke) zu setzen als auf kleinräumige übermässige Verdichtungen mit Hochhausüberbauungen. Die geringfügige Aufstockung ist bereits im jetzigen, aktuellen Zonenplan vorgesehen. Stadtrandentwicklungen sind Siedlungsgebietserweiterungen und führen die aktuelle Politik der Zersiedelung weiter, welche</p>	<p>Die Bevölkerungswachstumsprognosen haben sich zwar verändert, aber nicht „massiv“.</p> <p>Der Richtplan widerspricht nicht dem Wohnraumförderungsgesetz, im Gegenteil. Bezahlbarer Wohnraum als Ziel kann bei Knappheit schlechter erreicht werden als bei einem guten Angebot. Dieses zu erreichen, ist eine Maxime des Richtplans. Siehe dazu auch Ziff. 22, Pkt. 4 (mit Hinweis auf Ziff. 10).</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Das Wachstumsziel ist unterdessen kaum mehr unterscheidbar von der Trendfortschreibung. Die Infrastruktur des Kantons und insbesondere der Stadt Basel ist so ausgelegt, dass das wahrscheinliche Wachstum in den nächsten 20 Jahren gut verkraftbar sein wird.</p> <p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 24/L.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		schwerwiegende Auswirkungen auf Natur und Umwelt hat. Es ist daher darauf zu verzichten.		
29.	ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner	FDP Basel	<p><i>Anmerkung:</i> Wohnraum soll nicht auf bestehenden Wirtschaftsflächen geschaffen werden. Verdichtungen auf Wirtschaftsflächen sollen der Wirtschaft zugute kommen.</p> <p><i>Anpassung:</i> « ... Zudem werden soweit möglich Flächen für Freizeitgärten <u>und</u> Landwirtschaft und Gewerbe optimiert und langfristig brachliegende Verkehrsflächen verwendet. »</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Wohnen wird nirgends auf „bestehenden Wirtschaftsflächen“ geschaffen, sondern allenfalls in wirtschaftlich bestimmten Gebieten dort ausgeschrieben, wo die Wirtschaft sich ohnehin durch Flächenoptimierung zurückzieht oder bereits abgezogen ist.</p> <p>Siehe auch Ziff. 8/B.</p>
30.	ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner	Gewerbeverband Basel-Stadt	<p><i>Bemerkung:</i> Zusätzlicher Wohnraum soll nicht auf bestehenden Wirtschaftsflächen geschaffen werden. Optimierte Nutzungen auf Wirtschaftsflächen sollen wiederum der Wirtschaft zugute kommen.</p> <p><i>Änderung:</i> «...Zudem werden soweit möglich Flächen für Freizeitgärten <u>und</u> Landwirtschaft und Gewerbe optimiert und langfristig brachliegende Verkehrsflächen verwendet. »</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 8/B und 29.</p>
31.	ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner	IG Greenhatten	<p>Wir sind froh darüber, dass sich der Trend vom "Haus im Grünen" zu einer Rückkehr in die Stadt entwickelt. Ein Wachstumsziel halten wir hingegen für wenig sinnvoll, weil es die Spielräume der Stadtentwicklung einschränkt, was zum Nachteil der Stadtbevölkerung werden kann.</p> <p>Verdichtung durch Aufzonungen ist erwünscht, jedoch muss diese quartier- und sozialverträglich geschehen. So ist eher auf grossflächige, jedoch geringfügige Aufstockungen (+ 1 bis 2 Stockwerke) zu setzen als auf kleinräumige, übermässige Verdichtung mit Hochhausüberbauungen.</p> <p>Eine Stadtrandentwicklung ist eine Siedlungsgebietserweiterung und führt die aktuelle Politik der Zersiedelung weiter, die schwerwiegende Auswirkungen auf Natur und Umwelt hat. Es ist daher darauf zu verzichten.</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 24/L.</p>
32.	ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<p>Die Ausgangslage ist hier eine andere als im Richtplan 2009: Es geht nicht mehr darum, einer Bevölkerungsabnahme entgegenzuwirken, sondern für die nun seit einige Jahren zunehmende Bevölkerung ein entsprechendes Wohnangebot bereitzustellen.</p> <p>Hinzu kommt, dass sich die Bevölkerungswachstumsprognosen gegenüber dem Richtplan 2009 massiv verändert haben. Die Planungsbehörden sehen unter anderem weiterhin ein Manko an grosszügigen Wohnungen mit hoher Wohnqualität. Dies entspricht nicht der politischen Prämisse des Wohnraumförderungsgesetzes, das «Wohnraum für alle» postuliert und in noch verstärktem Masse unseren Anliegen, wie sie in</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 28.</p>

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

			<p>der Verfassungsinitiative «Bezahlbares und sicheres Wohnen für alle!» zum Ausdruck kommen. Wir vermissen demgemäss auch Aussagen zur Planung von bezahlbarem sowie von günstigem Wohnraum.</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir insbesondere auf das neue Objektblatt S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt) hin.</p> <p>Wir sind froh darüber, dass sich der Trend des Hauses im Grünen zu einer Rückkehr in die Stadt umkehrt. Ein Wachstumsziel halten wir hingegen für wenig sinnvoll, weil es die Spielräume der Stadtentwicklung einschränkt, was zum Nachteil der in der Stadt wohnhaften Personen werden kann.</p> <p>Verdichtung durch Umzonungen sind erwünscht, jedoch muss diese quartier- und sozialverträglich geschehen. So ist eher auf grossflächige, jedoch geringfügige Aufstockungen (plus 1 bis 2 Stockwerke) zu setzen als auf kleinräumige übermässige Verdichtungen mit Hochhausüberbauungen. Die geringfügige Aufstockung ist ja bereits im jetzigen, aktuellen Zonenplan vorgesehen. Stadtrandentwicklungen sind Siedlungsgebietserweiterungen und führen die aktuelle Politik der Zersiedelung weiter, welche schwerwiegende Auswirkungen auf Natur und Umwelt hat. Es ist daher darauf zu verzichten.</p>	Zur „Zersiedelung“ siehe Ziff. 24/L.
33.	ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner	Pro Natura	<p>Ziel des Regierungsrates ist es, bis zum Jahr 2030 die Einwohnerzahl auf rund 200'000 zu steigern. Um diesen Einwohnern den nötigen Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, sind unter anderem auch Siedlungserweiterungen geplant. Diese Gebiete sind im Richtplan ausgewiesen.</p> <p>Wir begrüssen den strategischen Entscheid, neue Wohnungen für zusätzliche Einwohner durch Verdichtungen im Bestand und Wachstum in die Höhe zu schaffen. Auch Erweiterungen des Siedlungsgebietes sind denkbar, soweit sie mit den raumwirksamen Anliegen des Naturschutzes oder der Freiraumvernetzung vereinbar sind. Dies ist jedoch bei einigen der vorgesehenen neuen Baugebieten nicht der Fall.</p> <p>Wir stellen daher den Antrag, auf die Siedlungserweiterungen "Rheinäcker Riehen" (sehr wichtiges Element in der Freiraumvernetzung Rhein - Wieseebene) und "Giornicostrasse" in der Stadtrandentwicklung Basel Süd (Kollision mit Landschaftsschutz) zu verzichten und das Gebiet "Klosterfiechten" in der Stadtrandentwicklung Basel Süd (Kollision Landschaftsschutz) auf die Fläche zwischen der vorhandenen Bebauung und dem Waldrand zu verkleinern. Der nötige Wohnraum soll bis zur nächsten Richtplanrevision durch die ebenfalls im Richtplan angegebenen Arealentwicklungen und Umzonungen im Siedlungsgebiet sowie durch das konsequente Ausnutzen des Potentials im Bestand geschaffen werden.</p>	Siehe Ziff. 10 und 24/L.
				Nicht berücksichtigt. Siehe S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet), Ziff. 77/E.
34.	Strategien ST 4 Mehr Raum für Einwohner und Einwohnerin-	Schweizerischer Werkbund SWB	<p>Die unter S1 Siedlungsstruktur aufgeführte (Fakten) Siedlungsentwicklung bilden eine neue Ausganglage für ST 4 und ST 5.</p> <p>Die Fakten sind erfreulich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine negative Wanderungssaldo 	Das Hochhaus ist in der Kombination der Entwicklungsformen gemäss der Strategie „Urbane Qualitätsmaximierung“ keineswegs der Hauptlösungsvorschlag. Die vertikale Verdichtung oder das punktuelle Wachstum in die Höhe ist ein Element

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
nen und ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerin- nen und Ein- wohner		<ul style="list-style-type: none"> - Leichtes Wachstum an Einwohner - Abnahme des Wohnflächenbedarfs pro Kopf <p>Aufgrund dieser Fakten und einem agglomerationsorientierten Zukunftsbild ST1 wird der Druck zum „qualitativen Wachstum“ und das „Wachstum in der Höhe“ relativiert.</p> <p>Die bisherige Haltung, die ein Bevölkerungswachstum von 17'000 EW vorsah wird nicht mehr verfolgt. Auch das Logis Bâle Projekt wurde aus dem Richtplan gestrichen. Ein moderates Bevölkerungswachstumsziel von 200'000 EW bis 2030 ist angekündigt...</p> <p>Nach wie vor fehlt uns die Diskussion über die Strategien der „Stadterneuerung“ und des „qualitativen Wachstums“. Mit der Strategie „Urbane Qualitätsmaximierung“ und der Erneuerung der bestehenden Bausubstanz wird ein Zuwachs an Wohnraum geschaffen werden.</p> <p>Deshalb ist es nicht für uns nicht nachvollziehbar warum das Hochhaus als Hauptlösungsvorschlag für eine allfällige Verdichtung aufgeführt wird. Es ist nur eine von vielen Möglichkeiten.</p> <p>Wir sind nicht grundsätzlich gegen Hochhäuser. Am richtigen Ort und mit der richtigen Nutzung und Gestaltung sollten sie Gebaut werden können. Dafür braucht es ein Konzept, das diesen Aufgaben gerecht werden kann.</p>	<p>des Ganzen.</p> <p>Siehe dazu auch Ziff. 24/L, 109ff und insbesondere Ziff. 124.</p> <p>Ein Konzept ist vorhanden: das Hochhauskonzept. Es ist eine Grundlage für Entscheide im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau von Hochhäusern.</p>
35. Strategien ST 4 Mehr Raum für Ein- wohner und Einwohnerin- nen und ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerin- nen und Ein- wohner	Stadtteilsek- retariat Basel- West	<p>„Die Nachfrage nach Wohnraum in Basel-Stadt überstieg während Jahrzehnten das Angebot, woraus ein Einwohnerrückgang in der Kernstadt bei starkem Wachstum des Umlandes resultierte. Ziel des Regierungsrats ist, die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 auf rund 200'000 zu steigern. Dazu ist die Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung» nötig: Ausnützen von Potenzialen im Bestand, Arealentwicklungen, Umzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets, Siedlungsgebietserweiterungen (Stadttrandentwicklung Süd auf dem Bruderholz, Stadtrandentwicklung Ost im Gebiet Rheinäcker, Gebiete Rheinäcker und Landauer Riehen sowie Bischoffhöhe Riehen)“.</p> <p>1. Es soll erläutert werden, warum „nur“ das mittlere Bevölkerungsszenario (Zuwachs: ca. 6000 Einwohner, max. Szenario: 10.000 Einwohner) angenommen wird. Das maximale Szenario anzunehmen, scheint für uns sinnvoller, da so mehr Spielraum für Wohnnutzungen entsteht und eine Entspannung auf dem Immobilienmarkt möglich wäre.</p> <p>Ferner soll näher erläutert werden, welche Personen(gruppen) durch die neue Strategie in die Stadt geholt werden sollen.</p>	<p>Die Mittelwerte sind gewöhnlich realitätsnäher, zudem soll weder ein abgebremstes noch ein beschleunigtes Wachstum angestrebt werden.</p> <p>Eine Präferenz für Personen(gruppen) ist in der Richtplanstrategie nicht implementiert.</p>

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		2. Es muss im Richtplan vermerkt werden, dass die Wohnungsplanung im Stadtgebiet aufeinander abgestimmt ist. Es werden in näherer Zukunft mehrere Areale mit neuen Wohnnutzungen erstellt. Es ist zu verhindern, dass auf allen Arealen ähnliche Wohnungstypen erstellt werden. Ziel: verschiedene Wohnungstypen auf den jeweiligen Arealen erstellen. Dabei auch die bestehenden Wohnungstypen im Umfeld der jeweiligen Areale beachten.	Die Wohnungstypen ergeben sich als Resultat verschiedener Analysen, die Marktbedürfnisse, Örtlichkeit, historischen Kontext, städtebauliche, verkehrliche sowie architektonische Ansprüche einbeziehen. Vorgaben in einem kantonalen Richtplan sind dazu nicht nötig.
		3. Forderung: Alle Arealentwicklungsstrategien fokussieren auch auf die jeweiligen Eigenschaften der Stadtquartiere. Sie integrieren Quartierbedürfnisse ebenso wie wichtige strategische kantonale Entscheide.	Arealentwicklungen basieren auf kantonalen Entwicklungsstrategien und berücksichtigen Quartierbedürfnisse.
		4. Ergänzend Stadtrandentwicklung Burgfelden Grenze: Das erworbene Areal aus dem Nationalstaatsvermögen Neudorferstrasse erfährt eine für den Stadtraum wichtige Arealstrategie.	Nicht richtplanrelevant.
		5. Auch der Bedarf an Arbeitsraum übersteigt zur Zeit das Angebot. Bei welcher Art von Arbeitsräumen ist das der Fall und wie kann dies ebenfalls behoben werden? Die Umnutzung von freistehenden Gewerberäumen soll erleichtert werden.	Umnutzungen sind heute schon gut möglich. Siehe auch gegenteilige Auffassung unter Ziff. 8/B und 9/B.
36. Strategien ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner	Basta!	Eine Hochhausstrategie lehnen wir ab. Hochhäuser sind aus unserer Sicht keine geeignete Massnahme zur Verdichtung und Ressourceneinsparung. So sind sie als Wohnbauten und für vielerlei Gewerbe- und Freizeitnutzungen nur bedingt geeignet, haben einen übermässigen Einfluss auf die betroffenen Quartiere (Schattenwurf, Grünflächenbedarf, Quartiercharakter, etc.) und benötigen mehr Energie als mittelhohe Gebäude. Anstatt eine Hochhausstrategie zu verfolgen, sollte auf eine leichte Erhöhung der Gebäudehöhen in unterdurchschnittlich dichten Quartieren gesetzt werden. Hier ist das Potential am höchsten und die Grenze zu einer übermässigen Dichte weiter weg. BastA! unterstützt die Entlastung stark belasteter Wohngebiete vom motorisierten Individualverkehr. Jedoch brauchen auch weniger stark belastete Wohngebiete verkehrsberuhigende Massnahmen. Die konsequente Förderung der stadtgerechten Verkehrsarten muss auf dem ganzen Kantonsgebiet stattfinden.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 24/L und 109 ff. Der Kanton Basel-Stadt verfolgt dieses Ziel konsequent, siehe Erläuterungen u. a. unter Ziff. 9/F und 24/B, speziell auch unter dem Kapitel Mobilität.
37. Strategien ST 4 Mehr Raum für Einwohnerinnen und ST 5 Bessere Qualität für	IG Greenhatten	Eine Hochhausstrategie lehnen wir ab. Hochhäuser sind aus Sicht der IG Greenhatten keine geeignete Massnahme zur Verdichtung und Ressourceneinsparung. So sind sie als Wohnbauten und für vielerlei Gewerbe- und Freizeitnutzungen nur bedingt geeignet, haben einen übermässigen Einfluss auf die betroffenen Quartiere (Schattenwurf, Grünflächenbedarf, Quartiercharakter etc.) und benötigen bei Bau und Unterhalt mehr Energie pro Quadratmeter Nutzfläche als mittelhohe Gebäude. Anstatt eine Hochhausstrategie zu verfolgen, sollte auf eine leichte Erhöhung der Gebäudehöhen in unterdurchschnittlich dichten Quartieren gesetzt werden. Hier ist das	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 24/L und 109 ff.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
Einwohnerinnen und Einwohner		Potenzial am höchsten und die Grenze zu einer übermässigen Dichte ist noch nicht erreicht.	
		Die IG Greenhatten unterstützt die Entlastung stark belasteter Wohngebiete vom motorisierten Individualverkehr. Jedoch brauchen auch weniger stark belastete Wohngebiete verkehrsberuhigende Massnahmen. Die konsequente Förderung von stadtgerechtem Verkehr (Tram, Velo, Fussverkehr) muss auf dem ganzen Kantonsgebiet stattfinden.	Der Kanton Basel-Stadt verfolgt dieses Ziel konsequent, siehe Erläuterungen v. a. unter dem Kapitel Mobilität.
38. Strategien ST 4 Mehr Raum für Einwohner und Einwohnerinnen und ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Eine Hochhausstrategie lehnen wir ab. Hochhäuser sind aus unserer Sicht keine geeignete Massnahme zur Verdichtung und Ressourceneinsparung. So sind sie als Wohnbauten und für vielerlei Gewerbe- und Freizeitnutzungen nur bedingt geeignet, haben einen übermässigen Einfluss auf die betroffenen Quartiere (Schattenwurf, Grünflächenbedarf, Quartiercharakter, etc.) und benötigen mehr Energie als mittelhohe Gebäude. Anstatt eine Hochhausstrategie zu verfolgen, sollte auf eine leichte Erhöhung der Gebäudehöhen in unterdurchschnittlich dichten Quartieren gesetzt werden. Hier ist das Potential am höchsten und die Grenze zu einer übermässigen Dichte weiter weg.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 24/L und 109 ff.
		Der MV Basel 1891 unterstützt die Entlastung stark belasteter Wohngebiete vom motorisierten Individualverkehr. Zusätzlich benötigen aber auch weniger stark belastete Wohngebiete verkehrsberuhigende Massnahmen. Die konsequente Förderung der stadtgerechten Verkehrsarten muss auf dem ganzen Kantonsgebiet stattfinden.	Der Kanton Basel-Stadt verfolgt dieses Ziel konsequent, siehe Erläuterungen u. a. unter Ziff. 9/F und 24/B, speziell auch unter dem Kapitel Mobilität.
39. ST 5 Bessere Qualität für Einwohnerinnen und Einwohner	Gewerbeverband Basel-Stadt	<i>Bemerkung:</i> Neuerschliessung für Gewerbe- und Industrieareale müssen auch möglich sein, wenn dadurch die Belastung des Quartiers gleich bleibt. <i>Änderung:</i> «...Der Bau neuer Verkehrsanlagen (u.a. für Neuerschliessungen von Gewerbe- und Industriearealen) ist ausnahmsweise möglich, wenn <u>mit dank</u> flankierenden Massnahmen <u>eine dauerhafte Entlastung von keine Mehrbelastung für Wohnquartiere entsteht sichergestellt wird</u> (...).»	Berücksichtigt (mit anderem Formulierungsvorschlag). Neue Formulierung: „Der Bau neuer Verkehrsanlagen ist (u. a. für Neuerschliessungen von Gewerbe- und Industriearealen) ausnahmsweise für <u>Neuerschliessungen von Gewerbe- und Industriearealen möglich oder</u> wenn mit flankierenden Massnahmen eine dauerhafte Entlastung von Wohnquartieren sichergestellt wird“
40. ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft	Basta!	Der ökologische Nutzen der extensiv genutzten (Bahn-)Arealen darf nicht vernachlässigt werden und muss bei einer Umnutzung mindestens qualitativ und quantitativ erhalten oder wenigstens ersetzt werden.	Der ökologische Nutzen der Bahnareale wird unter der Bedingung, dass Bahninfrastrukturvorhaben realisiert werden können, in den Planungen berücksichtigt. Allfällige Ersatzmassnahmen sind entsprechend § 9 des baselstädtischen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz bzw. nach Art. 18 Abs. 1ter

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
			des Bundesgesetzes über den Natur und Heimatschutz (NHG) vorzunehmen.	
41.	ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft	IG Greenhatten	Der ökologische Nutzen der extensiv genutzten (Bahn-)Areale darf nicht vernachlässigt werden und muss bei einer Umnutzung qualitativ und quantitativ erhalten oder andernorts ersetzt werden. Klein- und Mittelbetriebe sollen geschützt und unterstützt werden.	Siehe Ziff. 40. Siehe Ziff. 43.
42.	ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Im Interesse des zu steigenden Wohnwerts darf der ökologische Nutzen der extensiv genutzten (Bahn-)Areale nicht vernachlässigt werden und muss bei einer Umnutzung mindestens qualitativ und quantitativ erhalten oder wenigstens ersetzt werden.	Siehe Ziff. 40.
43.	ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	<i>Strategischer Entscheid</i> Der NQV Kannenfeld begrüsst die Verdichtung und Nutzungssteigerung auf Industrie- und Gewerbe- und Bahnarealen. Der NQV K stimmt bei, dass der Verdrängung von kleinen und mittleren Unternehmen durch ein Flächenmanagement entgegen gewirkt werden muss. Arbeitsflächen dürfen jedoch nicht nur Betrieben mit hoher Wertschöpfung dienen, ebenso ist Handwerksbetrieben und kleineren Betrieben der Erhalt ihrer Betriebe zu sichern - nach Bedarf auch weitere Flächen zur Verfügung zu stellen. Dies gilt ebenso für Betriebe mit niederschweligen Arbeitsplätzen. Dass die Nachfrage gegeben ist, wird auf Seite 18 belegt, wo es heisst: <i>Die Nachfrage nach Flächen für Arbeitsnutzungen dürfte zukünftig weiterhin über dem Angebot liegen.</i> Der Kanton steht hier in einer hohen gesellschaftlichen Verpflichtung. Würden kleinere gewerbliche Betriebe aus der Stadt vertrieben, wäre dies u.a. auch mit unerwünschtem zusätzlichem Verkehr verbunden und widerspräche so den Mobilitätszielen. Forderung des NQV Kannenfeld: <i>Arbeitsflächen für Handwerksbetriebe und niederschwellige Arbeitsangebote sind für Basel wichtig und daher zu erhalten und je nach Bedarf zu erweitern.</i>	Auch wenn der Kanton um die „hohe gesellschaftliche Verpflichtung“, den Standort Basel auch für kleinere gewerbliche Betriebe bzw. für die KMU zu sichern, weiss und die zentrale Aufgabe im Auge behält, nicht zusätzlichen unerwünschten Verkehr zu erzeugen, so ist doch vor dem Hintergrund der unter Ziff. 8/B genannten Grundlagen die Aussage auf Seite 18 der „Anpassung 2012“, auf die sich vorliegende Forderung bezieht („Die Nachfrage nach Flächen für Arbeitsnutzungen dürfte zukünftig weiterhin über dem Angebot liegen.“) zu relativieren. Es gibt immer noch Räume bzw. Flächen auch für Betriebe, die nicht die hier angesprochene hohe Wertschöpfung generieren können. Die Aussage „Die Nachfrage nach Flächen für Arbeitsnutzungen dürfte zukünftig weiterhin über dem Angebot liegen“ wird, weil sie nicht (mehr) zutreffend ist, gestrichen.
44.	ST 7 Raum für die Entwicklung der Wirtschaft	Pro Natura	Als strategischer Entscheid wird die intensivere Nutzung von heute extensiv genutzten Bahnarealen aufgeführt. Hier wird verschwiegen, dass diese extensiv genutzten Bahnareale zu den hochwertigsten Naturobjekten gehören und alle als Vorranggebiete für den Naturschutz ausgewiesen bzw. im Kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen sind. Der Richtplan hat die Aufgabe, raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Wir fordern daher, die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen in den strategischen Entscheid aufzunehmen.	In der Strategie ST 10 Natur- und Landschaftsschutz wird im Strategischen Entscheid dargelegt, dass Orte der Natur im Siedlungsraum erhalten und entwickelt sowie Veränderungen zum Nutzen von Ökologie und Siedlungsqualität ermöglicht und gefördert werden sollen. Im Strategischen Entscheid von ST 7 ist die inten-

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

sivere wirtschaftliche Nutzung von Bahnarealen an die Voraussetzung „wo möglich“ gebunden. Es ist damit implizit ausgesagt, dass in den Planungen auch Bedingungen – wie die hier genannten hochwertigen Naturobjekte – zu berücksichtigen sind. Raumwirksame Tätigkeiten haben im konkreten Fall alle Bedingungen zu berücksichtigen.

Im Weiteren gilt das unter Ziff. 40 Ausgeführte.

45.	ST 8 Qualität für Wirtschaft und Bildung	IG Greenhatten	Förderungsbedürftig in Basel sind unserer Ansicht nach die Bereiche Energie, Nachhaltigkeits-Forschung und Gewerbe mit Nachhaltigkeitsgrundsätzen.	Z. K. genommen.
46.	ST 10 Natur- und Landschaftsschutz	IG Greenhatten	Die Vernetzung der äusseren und inneren Landschaften ist von grundlegender Bedeutung sowohl für die Bewohnerinnen als Wohnqualität und Annäherung an die Natur als auch für die Fauna, die mit dem Zusammenwachsen der Naturräume wieder zirkulieren kann.	Z. K. genommen.
47.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Aargau, Kanton	ST11 - Kapazitätsprobleme im Güterverkehr international, national und regional abgestimmt lösen Bei der Abstimmung soll darauf geachtet werden, dass es zu keiner Verdrängung des Personenschienenverkehrs kommt.	Ist im Sinne des Kantons Basel-Stadt.
48.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Basel-Landschaft, Kanton	Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft ist es zwingend, dass die Anforderungen für das Strassennetz (im Speziellen die Kapazitätsdimensionierungen auf den Hochleistungsstrassen) in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft definiert werden. Wir bitten Sie, dies im strategischen Entscheid sicherzustellen.	Ist so vorgesehen Nicht nur die Anforderungen ans Nationalstrassennetz, sondern sämtliche relevanten Planungen werden mit dem Kanton Basel-Landschaft, dem Bund und den weiteren Nachbarn abgestimmt. Diese regionale Sichtweise ist explizit in der Strategie 1 formuliert. Die Koordination erfolgt dabei unter anderem in den Organen des Agglomerationsprogramms. Auf eine Wiederholung dieser regionalen Sichtweise in den einzelnen Strategiebereichen soll aber verzichtet werden. Auch der Leitsatz 45 zum Nationalstrassennetz enthält bereits die geforderte Abstimmung („mit den benachbarten Gebietskörperschaften“). Analoges gilt für den Planungsgrundsatz 3 des Objektblattes M 2.1 Nationalstrassen, in dem neu

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			auch die Federführung des Bundes explizit festgehalten wird (siehe Ziff. 265).
49. ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Basta!	Wir unterstützen die Reduktion des Flächen- und Ressourcenverbrauchs sowie der Quartierbelastungen durch eine stadtgerechtere Mobilität. Neue Überbauungen und Umnutzungen sind daher konsequent auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten und autofrei zu gestalten.	Neue Überbauungen und Umnutzungen werden konsequent auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet. Eine „autofreie“ Gestaltung kann im Zuge der weiteren Planungsschritte im Einzelfall eine Option sein.
50. ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	FDP Basel	<p><i>Anmerkung:</i> Der gezielte Ausbau der überlasteten Hochleistungsstrassen muss rasch an die Hand genommen werden und ist daher nicht an Bedingungen zu knüpfen.</p> <p><i>Anpassung:</i> « ... Der Kanton Basel-Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen nur beseitigt werden, wenn alle vorhandenen Betriebsreserven ausgeschöpft sind und wenn durch den Ausbau und flankierende Massnahmen das übrige Strassennetz dauerhaft vom motorisierten Verkehr entlastet wird.»</p>	Nicht berücksichtigt. Bedingungen für den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes sind im §13 USG festgelegt. Der Richtplan kann diese Grundlage nicht ausser Kraft setzen. Siehe auch Ziff. 9/F und 24 A und B.
51. ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Gewerbeverband Basel-Stadt	<p><i>Bemerkung:</i> Da die Hochleistungsstrassen schon heute an für den Wirtschaftsstandort schädliche Kapazitätsengpässe stossen, darf der gezielte Ausbau nicht an weitere Bedingungen geknüpft und somit verzögert oder gar gefährdet werden.</p> <p><i>Änderung:</i> «...Der Kanton Basel-Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen nur beseitigt werden, wenn alle vorhandenen Betriebsreserven ausgeschöpft sind und wenn durch den Ausbau und flankierende Massnahmen das übrige Strassennetz dauerhaft vom motorisierten Verkehr entlastet wird.»</p>	Nicht berücksichtigt. Siehe zuvor, Ziff. 50.
52. ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>M Mobilität – Öffentlicher Verkehr</p> <p>A S.2: Der Gegenvorschlag zur Städteinitiative ist im nachfolgenden Absatz falsch formuliert: „Das Verkehrssystem und die stadtgerechte Mobilität sind stringent darzustellen. Die reduzierte Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs aufgrund der Städteinitiative bzw. entsprechend Gegenvorschlag (= Reduktion des MIV in 10 Jahren um 10 Prozent ausserhalb des Autobahnnetzes) ist in die Strategie aufzunehmen.“ „Das Verkehrssystem und die stadtgerechte Mobilität sind stringent darzustellen. Die reduzierte Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs aufgrund der Städteinitiative bzw. entsprechend Gegenvorschlag (= Reduktion des MIV in zehn Jahren um zehn Prozent ausserhalb des bestehenden Autobahnnetzes) ist in die</p>	Bezug unklar: die zitierte Formulierung kommt im Richtplan nicht vor. Neuformulierung siehe Ziff. 52/C.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

		Strategie aufzunehmen.“	
		B S.8: ST11 Der Abschnitt ist anders zu formulieren, da dies eine Aufforderung zum Ausbau der Stadtautobahnen und deren abnehmende Strassen ist: „Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsarten inklusive Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben. Diese Bedürfnisse bzw. Verkehrssysteme müssen spätestens bis spätestens in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts CO ₂ -neutral funktionieren.“	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan ist auf einen Planungshorizont von 10-15 Jahren ausgelegt. Zielvorgaben für 40-80 Jahre wären systemfremd.
		C Ebenfalls ist folgender Abschnitt zur Reduktion des Autobahnnetzes neu zu formulieren: „Bis zum Jahr 2020 wird ausserhalb des Autobahnnetzes eine Reduktion von 10% gegenüber dem Zustand 2010 angestrebt.“ „Bis zum Jahr 2020 muss ausserhalb des bestehenden Autobahnnetzes eine Reduktion des MIV von zehn Prozent gegenüber dem Zustand 2010 erreicht werden .“	Teilweise berücksichtigt. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird der Text folgendermassen möglichst exakt an die zugrunde liegende Bestimmung im USG (§13) angepasst: „Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Bis zum Jahr 2020 wird ausserhalb des Autobahnnetzes eine Reduktion von 10% gegenüber dem Zustand 2010 angestrebt.“
		D Darüber hinaus sollte die Infrastruktur zur Güterlogistik derart entwickelt werden, dass eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft mit Fokus auf erste zwei) realisiert wird.	Entspricht der Intention des Richtplans.
53.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort IG Greenhatten	Wir unterstützen die Reduktion des Flächen- und Ressourcenverbrauchs sowie der Quartierbelastung durch eine stadtgerechte Mobilität. Neue Überbauungen und Umnutzungen sind daher konsequent auf. ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten und autofrei zu gestalten.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 49.
54.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort Lörrach, Stadt	Die vorgestellten Leitideen der Mobilitätsstrategie, insbesondere zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, zum Ausbau des ÖPNV und zur Reduzierung des Autoverkehrs werden sehr begrüßt. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass diese Strategie eine Lastenverschiebung auf das Umland und die Nachbarstädte nach sich ziehen könnte.	Z. K. genommen. Die Taktverdichtung bzw. der Viertelstundentakt ist ein Ziel im Rahmen der Optimierung des Regio-S-Bahn-Angebotes, siehe u. a. Massnahme i) Dop-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Deshalb möchte ich Ihnen die Anregung für die weitere Umsetzung der Strategie weitergeben, einer Entlastung durch die Taktverdichtung der Regio-S-Bahn den Vorzug zu geben.	pelspur-Ausbau Riehen-Lörrach unter M 1.1 Schienenverkehr.	
		Zur weiteren Förderung des ÖPNV sehe ich es als ein weiterhin verfolgenswertes Ziel an, einen grenzüberschreitenden Verkehrsverbund zu schaffen, um die Nutzung zu erleichtern und weitere Fahrgastzuwächse zu ermöglichen.	Ein Tarif- oder Verkehrsverbund ist nicht richtplanrelevant.	
55.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Wir unterstützen die Reduktion des Flächen- und Ressourcenverbrauchs sowie der Quartierbelastungen durch eine stadtgerechtere Mobilität. Neue Überbauungen und Umnutzungen sind daher konsequent auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 49.
56.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	Stadtteilsekretariat Basel-West	„Der Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr wird hohe Priorität eingeräumt. Entsprechend wird dem Fuss- und Veloverkehr ausreichend Raum zugebilligt und die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr werden reduziert. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Bis zum Jahr 2020 wird ausserhalb des Autobahnnetzes eine Reduktion von 10% gegenüber dem Zustand 2010 angestrebt.“	<p data-bbox="1509 874 1787 898">Siehe auch Ziff. 22, Pkt. 6.</p> <p data-bbox="1509 930 2049 1091">Ein Umsetzungskonzept zum §13 USG (Reduktion MIV um 10%) wird zurzeit erarbeitet. Dieses Konzept ist aber weitgehend nicht richtplanrelevant. Siehe auch: http://www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/staedteinitiative.htm</p>
		<p data-bbox="591 874 1487 1091">1. Es stellt sich die Frage, mit welchen Massnahmen der MIV reduziert werden soll? Eine Reduktion des MIV in der Innenstadt ist unserer Ansicht nach nicht nur alleine durch ein Auf- und Ausbau der Infrastruktur möglich. Das Mobilitätsverhalten muss ebenfalls auf der individuellen Ebene verändert werden. Anreizsysteme und Bonus-systeme wie z.B. die steuerliche Absetzung eines Oev-Tickets oder ähnliches, sollen zur Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs und öffentlichen Verkehrs führen. Dazu braucht es Vorstösse aus anderen Departementen wie dem Amt für Umwelt und Soziales.</p>	<p data-bbox="1509 1123 2049 1200">2. Frage: Wie wird der Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs Priorität eingeräumt?</p> <p data-bbox="1509 1123 2049 1200">Siehe: http://www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/fussundveloverkehr.htm</p>	
57.	ST 11 Vereinbarkeit von Mobilität, urbaner Wohnqualität und Wirtschaftsstandort	VCS beider Basel	Wir lehnen einen Ausbau der Strasseninfrastruktur ab. Änderung Der Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund begrenzter Flächen und Finanzmittel sehr überlegt und deshalb nur bei den stadt- und umweltverträglichen Verkehrsträger vorzunehmen.	Z. K. genommen. Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.

		<p>Änderung: Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass <u>prioritär die stadt- und umweltgerechten Verkehrsarten inkl. Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert werden</u>. <u>Diese Bedürfnisse bzw. die resultierenden Verkehrssysteme müssen spätestens auf die 2. Hälfte des Jahrhunderts CO2-neutral funktionieren. (...)</u></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 52/C.</p>	
		<p>Strategischer Entscheid Änderung: Der Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs (...) wird hohe <u>erste</u> Priorität eingeräumt. (...) Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den motorisierten Individualverkehr werden reduziert <u>vermieden</u>.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel ist lokal verschieden. Eine allgemeingültige Prioritätenfolge ist deshalb nicht sinnvoll.</p>	
		<p>Änderung: Der Kanton Basel-Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass bestehende oder sich abzeichnende Kapazitätsengpässe auf Hochleistungsstrassen nur nicht beseitigt werden, wenn alle (...) vom motorisierten Verkehr entlastet wird. <u>sondern über ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement (road pricing) entschärft werden. Ansonsten wird das bestehende Strassennetz <u>wird</u> nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung <u>lenkungswirksam</u> bewirtschaftet <u>damit keine zusätzlichen Belastungen ausgelöst werden</u> und nur <u>höchstens</u> für Neuerschliessungen ausgebaut.</u></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.</p>	
		<p>Änderung: Bis zum Jahr 2020 wird <u>muss</u> ausserhalb des <u>bestehenden</u> Autobahnnetzes eine Reduktion von 10% gegenüber dem Zustand 2010 angestrebt <u>erreicht werden</u>.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. Siehe Ziff. 52/C.</p>	
		<p>Änderung: Die Infrastrukturen zur Güterlogistik werden zur optimalen Verknüpfung der Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Strasse, Luft <u>mit konsequentem Fokus auf den ersten zwei</u>) genutzt.</p>	<p>Die Priorität von Schiff und Schiene ist in der Strategie explizit formuliert und braucht hier nicht wiederholt zu werden.</p>	
58.	ST NEU Citylogistik	VCS beider Basel	<p>Es sind eine Strategie für eine nachhaltige Citylogistik (Feinverteilung Güterverkehr) zu entwickeln und entsprechende Objektblätter zu ergänzen. Positive Beispiele sind Nijmegen (NL), Burgdorf (BE).</p>	<p>Die Strategie ST 8 enthält bereits einen entsprechenden Satz. Im Rahmen der Umsetzung von §13 USG sind Anstrengungen in diese Richtung geplant. Die Massnahmen sind aber noch sehr offen und wenig richtplanrelevant. Auf ein eigenes Objektblatt soll deshalb zurzeit verzichtet werden.</p> <p>Siehe auch Objektblatt-Antrag M 6.2 NEU: Citylogistik (Ziff. 309).</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
59.	Konzept Karte 1	Grüne Partei Basel-Stadt	a. S. 10 (Karte) und S. 11 Text Signatur Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe auf Karte zu streichen. Text streichen: „Wo das übergeordnete Strassennetz an seine Kapazitätsgrenzen stösst, sind Ausbauten nötig, um den Verkehrsfluss zu erhalten.“	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.
60.	Konzept Karte 1	Pro Natura	Als Konsequenz unserer Ablehnung der neuen Siedlungsgebiete "Rheinäcker Riehen" und "Giornicostrasse" sowie der geforderten Verkleinerung des Gebietes "Klosterfiechten" beantragen wir hier, diese Gebiete aus der Karte zu streichen (siehe Bemerkungen zu ST 4) .	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 77/E.
61.	Konzept Karte 1	VCS beider Basel	Karte: Signatur " Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe " aufheben. Text Korrektur: Wo das übergeordnete Strassennetz an seine Kapazitätsgrenzen stösst, sind Ausbauten nötig, um den Verkehrsfluss zu erhalten (...) und fernzuhalten.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.
62.	Konzept Karte 2	Pro Natura	Im Freiraumkonzept Basel sind Vernetzungskorridore durch die Stadt aufgeführt. Dieses Konzept ist eine interne Weisung des Baudepartements mit dem Ziel, seine Aussagen in der Richt- und Zonenplanung umzusetzen. Wichtige Korridore im Freiraumkonzept (z.B. Birsig Zolli Elisabethenanlage St. Alban Rhein oder Dorenbach Schützenmattpark - St. Johannis-Park) sind jedoch nicht in den Richtplan überführt worden. Wir beantragen daher, die Vernetzungskorridore aus dem Freiraumkonzept in den Richtplan zu überführen.	Nicht berücksichtigt. Das Freiraumkonzept Basel ist nicht behördenverbindlich, sondern wird - wie hier richtig vermerkt: als interne Weisung - vom Bau- und Verkehrsdepartement in Fragen der Freiraumplanung und -gestaltung als Grundlage verwendet, um die Anliegen, so weit dies möglich ist, in der Richt- und Zonenplanung umzusetzen. Die Vernetzungskorridore des Freiraumkonzepts sind unter dem Aspekt des Planungsinstrumentes richtig einzustufen: Das Freiraumkonzept Basel, unabhängig von seiner Verbindlichkeit, ist eine kommunale Planungsgrundlage, der kantonale Richtplan eine kantonale. Damit ist auch der Massstab und die sachgerechte Eignung angesprochen: Die beiden Instrumente haben nicht die gleiche „Flughöhe“. Die hier angemahnten Korridore sind für den kantonalen Richtplan nicht mehr massstabsgerecht.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Der Alleenplan ist ebenfalls in den Richtplan aufzunehmen. Seine Bäume bilden grüne Korridore durch die Stadt, zumindest für Vogelarten und gut flugfähige Insekten.	Nicht berücksichtigt. Der Alleenplan (eigentlich „Leitbild Bäume in öffentlichen Raum“) ist aus analogen Gründen wie das Freiraumkonzept nicht in den Richtplan zu überführen. Angaben zu seiner Umsetzung (die notabene ohne Unterstützung durch den kantonalen Richtplan seit Jahrzehnten erfolgt) können folgender Anzugsbeantwortung entnommen werden: http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100272/000000272991.pdf	
63.	Konzept Karte 2	VCS beider Basel	Karte: Signatur "Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe" aufheben.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.
64.	Konzept Karte 3	Grüne Partei Basel-Stadt	S. 14 (Karte) und S. 15 Text Signatur Autobahnen: Behebung Kapazitätsengpässe auf Karte zu streichen.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.
65.	Siedlung	Bund (UVEK; ARE)	Die Überlegungen im Siedlungsbereich und die daraus abgeleiteten Richtplananpassungen beinhalten interessante Ansätze für die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen. Sie richten sich bereits zu grossen Teilen nach den Inhalten der Teilrevision des RPG, die am 3. März 2013 zur Abstimmung gelangte. Die Instrumente zur Umsetzung des revidierten RPG (Ergänzung des Leitfadens Richtplanung, Technische Richtlinie Bauzonen und Anpassung der Verordnung) befinden sich zur Zeit in Vernehmlassung. Zum heutigen Zeitpunkt sind deshalb die detaillierten Anforderungen an die kantonalen Richtpläne im Bereich Siedlung noch nicht abschliessend bekannt. Das ARE weist darauf hin, dass trotz der guten Richtplaninhalte des Kantons Basel-Stadt im Bereich Siedlung mit Inkrafttreten des revidierten RPG weitere Richtplananpassungen im Siedlungsbereich nötig werden könnten. <i>Hinweis:</i> Im Rahmen der Umsetzung des revidierten Raumplanungsgesetzes wird der Richtplan in Bezug auf die Festlegungen im Bereich Siedlung zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen sein.	Z. K. genommen.
66.	Siedlung	FDP.Die Liberalen Basel	Inhaltlich begrüssen die FDP.Die Liberalen die Schwerpunktsetzung bei der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum. Sie bedauern aber, dass die Bedeutung von ausreichend Wirtschaftsflächen in den Anpassungen des Richtplanes kaum Beachtung findet und sich damit der Druck auf die Wirtschaftsflächen durch die Anpassungen akzentuieren dürfte. Geradezu störend empfinden sie in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass sich die Verwaltung an Testplanungen zum Gebiet Äusseres St. Johann beteiligt, die neue Wohnnutzungen auf dem Areal vorsehen, obwohl das Gebiet behördenverbindlich als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet ohne Wohnnutzung vorgesehen ist.	Betreffend „Druck auf die Wirtschaftsflächen“ siehe die Ausführungen unter Ziff. 8/B. Äusseres St. Johann: Testplanungen bedeuten nicht, dass die Richtplangabe nicht beachtet würde. Sie ist so lange verbindlich, so lange sie der Regierungsrat nicht ändert. Testplanungen haben zum Zweck, ggf. neue Einsichten in Entwicklungsspielräume zu

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

bekommen, die unter übergeordneten Gesichtspunkten auch für die Wirtschaft von Interesse sein sollten.

Berücksichtigt.

67.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Bund (UVEK; ARE)	<p>Aufgrund von Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartements reichen die heute noch unbebauten Bauzonen nicht aus, um die künftige Wohnflächennachfrage zu decken. Aus diesem Grund sieht der Kanton Erweiterungen des Siedlungsgebiets an verschiedenen Lagen vor. Weitere Ausdehnungen des Siedlungsgebiets, ausser an den benannten Standorten, werden ausgeschlossen. Die veränderte Ausgangslage (siehe Punkt 2.1), die zur Notwendigkeit von Siedlungserweiterungen führt, ist aus Bundessicht nachvollziehbar.</p> <p>Gemäss dem Planungsgrundsatz 2 sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) zu kompensieren, wenn der kantonale Mindestumfang an FFF unterschritten wird. Der Bund weist darauf hin, dass sämtliche FFF, auch über das Kontingent hinaus, zu schonen sind. Der Bund empfiehlt dem Kanton, den Planungsgrundsatz 1 dementsprechend zu verdeutlichen (vgl. auch Hinweise des Bundes zu Objektblatt NL 2.2 Fruchtfolgeflächen).</p> <p><i>Auftrag für die Überarbeitung:</i> Der Planungsgrundsatz 2 ist so anzupassen, dass jeder Verbrauch von FFF durch das Ausscheiden von Bauzonen möglichst kompensiert werden soll.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1512 391 1780 454">Entwurf 2012</th> <th data-bbox="1780 391 2045 454">Fassung definitiv</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1512 454 1780 869"> Mit der Festsetzung von Bauzonen ... – sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht auszugleichen, wenn durch die Massnahmen der kantonale Mindestumfang an FFF unterschritten wird [Gebiete a) und d)]. </td> <td data-bbox="1780 454 2045 869"> Mit der Festsetzung von Bauzonen ... – sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht wenn möglich gesamthaft zu kompensieren; der kantonale Mindestumfang an FFF darf nicht unterschritten werden [Gebiete a) und d)]. </td> </tr> </tbody> </table>	Entwurf 2012	Fassung definitiv	Mit der Festsetzung von Bauzonen ... – sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht auszugleichen, wenn durch die Massnahmen der kantonale Mindestumfang an FFF unterschritten wird [Gebiete a) und d)].	Mit der Festsetzung von Bauzonen ... – sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht wenn möglich gesamthaft zu kompensieren; der kantonale Mindestumfang an FFF darf nicht unterschritten werden [Gebiete a) und d)].
Entwurf 2012	Fassung definitiv							
Mit der Festsetzung von Bauzonen ... – sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht auszugleichen, wenn durch die Massnahmen der kantonale Mindestumfang an FFF unterschritten wird [Gebiete a) und d)].	Mit der Festsetzung von Bauzonen ... – sind für Bauzonen beanspruchte Fruchtfolgeflächen (FFF) in quantitativer und qualitativer Hinsicht wenn möglich gesamthaft zu kompensieren; der kantonale Mindestumfang an FFF darf nicht unterschritten werden [Gebiete a) und d)].							
68.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Basel-Landschaft, Kanton	<p>In diesem Kapitel findet eine intensive Auseinandersetzung mit der möglichen zukünftigen Siedlungsentwicklung aus Sicht Basel-Stadt statt, was wir ausdrücklich begrüssen. Dabei wird auf die einschlägigen Bevölkerungsprognosen des Statistischen Amtes BS wie auch von Wüest & Partner verwiesen. Wir vermissen in diesem Kontext die Zielprognosen gemäss Agglomerationsprogramm, die von den obgenannten abweichend sind und möchten anregen, diese in das Kapitel zu integrieren.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. Die Zielprognosen gemäss Agglomerationsprogramm werden in die Materialien aufgenommen.</p>				
69.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Basta!	<p>Der Regierungsrat geht immer noch davon aus, dass der Wohnflächenbedarf, wenn auch in "abgeflachter" Tendenz, weiter zunimmt. Er geht auch davon aus, dass nach wie vor ein ungenügendes Grundangebot an grosszügigen Wohnungen mit hoher Wohnqualität besteht.</p> <p>Dieser Tendenz nach immer grösseren Wohnflächen pro Person muss aus energie- und wohnpolitischen Überlegungen entgegengewirkt werden. Basta! lehnt es daher ab, dass der Kanton Basel-Stadt im Wohnbereich den Schwerpunkt noch immer auf grosszügige Wohnungen mit hoher Wohnqualität setzt.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. Bisher: „grosszügige Wohnungen“; neu: „Wohnungen“.</p>				
			<p>Aus unserer Sicht besteht insbesondere ein ungenügendes Angebot an bezahlbaren Wohnungen. Der Kanton sollte sich daher vermehrt für den Erhalt und die Schaffung</p>	<p>Die Bezahlbarkeit, der Erhalt und die Schaffung von günstigem Wohnraum, so sehr diese Anliegen</p>				

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

von günstigem Wohnraum einsetzen, wobei die Zusammenarbeit mit den Genossenschaften fortzusetzen und zu intensivieren ist.

nachvollziehbar sind, werden nicht via den kantonalen Richtplan geregelt. Dieser enthält die Strategie der „Urbanen Qualitätsmaximierung“, die auch auf der Stufe Zonenplan Basel verfolgt wird. Weitere Hinweise zu den Problemstellungen enthalten die Ausführungen zu Ziff. 10 und 22 (Punkte 3 – 5).

Der politische Fokus muss auf den Bedingungen für die in Basel wohnhafte Bevölkerung liegen und nicht auf den Zuzügerinnen und Zuzüger.

Z. K. genommen.

70. **S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)**

Erbengemeinschaft Weller, Fässler

Als Eigentümer der Parzelle Nr. 457 am Bischoffweg möchten wir folgende Anregung in den Richtplan Basel-Stadt einfließen lassen.

Nicht berücksichtigt.

Heute ist die Parzelle als *"Siedlungsgebiet (Baugebiet), optionaler Suchraum"* ausgewiesen. Zukünftig soll die Parzelle in *"Fruchtfolge", "Landschaftsschutz" und "Landwirtschaft"* umgezont werden.

Der Richtplan ist kein Zonenplan, die Umzonung obliegt der Nutzungsplanung der Gemeinde.

Es wird im Richtplan 2009 darauf hingewiesen, dass der Hügelzug über dem Stettenfeld zumindest teilweise in bevorzugtes Wohngebiet in Höhenlage umgewandelt werden könnte. Diese Zuteilung in das Siedlungserweiterungsgebiet wird den Vorzügen der Parzelle absolut gerecht, insbesondere, da die Parzelle schon erschlossen ist, das heisst die gesamte Infrastruktur schon vorhanden ist.

Die Gemeinde Riehen ist den Anweisungen des kantonalen Richtplans im Rahmen der laufenden Gesamtzonenplanrevision (zurzeit im Verfahren) nachgekommen und hat eine Prüfung des Oberfelds durchgeführt. Dabei sollen Teile des Oberfelds entlang der Strasse „Auf der Bischoffshöhe“ neu eingezont werden.

Als Siedlungserweiterungsgebiete eignen sich Gebiete, die die Kriterien zur Lagequalität (Immissionen, Aussicht, Hangneigung, Umgebung) erfüllen und aufgrund ihrer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut vernetzt sind.

Die hier angesprochene Parzelle verbleibt voraussichtlich ausserhalb des Siedlungsgebietes.

Die Parzelle Nr. 457 entspricht den Kriterien, die eine Zuordnung in das Siedlungserweiterungsgebiet möglich machen. Durch die schon bestehende Erschliessung der Parzelle ist dies auch sinnvoll. Es ist nicht einsichtig, warum entlang des gesamten Bischoffwegs Bauzone besteht und einzig die schon erschlossene Parzelle Nr. 457 nicht dem Bauland oder zumindest teilweise dem Bauland zugeordnet wird.

Als Wohnraum eignet sich die Parzelle ausgezeichnet. Sie liegt etwas erhöht mit Sicht auf den Tüllinger Hügel. In Anbetracht der enorm hohen Bautätigkeit im Stettenlochweg (ca. 50 m entfernt auf deutschem Boden) und der voraussichtlich hohen Bautätigkeit im Stettenfeld wäre die Überlegung die Bautätigkeit gegen Süden auszuweiten durchaus einsichtig. Es wäre sicherlich sinnvoll die Parzelle in einem baulichen Gesamtkonzept zumindest in Betracht zu ziehen.

In Anbetracht der Siedlungsentwicklung betrachten wir die Umzonung von *"Siedlungsgebiet (Baugebiet), optionaler Suchraum"* in *"Fruchtfolge", "Landschaftsschutz" und "Landwirtschaft"* als sehr problematisch. Mit der beabsichtigten Umzonung wird

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

			<p>die angespannte Nachfrage an attraktivem Wohnraum keine Rechnung getragen.</p> <p>Grundsätzlich stellt sich auch die Frage, ob die Einzonung in "Fruchtfolge" einer Parzelle, die unmittelbar an die Landesgrenze angrenzt einen Sinn macht.</p> <p>Auf Grund dieser Überlegungen sind wir der Meinung, dass vielmehr eine Umzonung in Bauland ein wichtiger und richtiger Schritt ist, um der baulichen Entwicklung Rechnung zu tragen. Wir bitten Sie deshalb eine Umzonung in Bauzone oder zumindest teilweise Bauzone ernsthaft zu prüfen.</p>	
71.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Gewerbeverband Basel-Stadt	<p>b2) Gebiet Rheinäcker Riehen</p> <p><i>Bemerkung:</i> Gewerbestandorte sind vorzusehen.</p> <p><i>Änderung:</i> «Für allfällige Gewerbestandorte sind Vorkehrungen zur räumlichen und gestalterischen Einpassung in die Gesamtentwicklung des Gebietes zu treffen einzu-<u>passen.</u>»</p> <p>c) Gebiet Landauer (strategische Reserve Riehen)</p> <p><i>Bemerkung:</i> Gewerbestandorte sind vorzusehen.</p> <p><i>Änderung:</i> «Für allfällige Gewerbestandorte sind Vorkehrungen zur räumlichen und gestalterischen Einpassung in die Gesamtentwicklung des Gebietes zu treffen einzu-<u>passen.</u>»</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Vorschlag des Gewerbeverbands ist besonders auch aus Sicht der Gemeinde Riehen zu unausgewogen, zu einseitig. Bei einer Gesamtentwicklung kann ein Mischgebiet entstehen; die qualitative Wohn- und Lebensraumentwicklung steht aus Sicht Riehens jedoch im Vordergrund.</p>
72.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>S1.1 Siedlungsstruktur/Siedlungsentwicklung wird fortgeschrieben, aber neu akzentuiert</p> <p>Die neue Zielsetzung, nicht nur die bisherige Bewohnerzahl zu halten, sondern leicht zu steigern, können wir grundsätzlich unterstützen. Dies setzt aber voraus – wie es der Richtplan mehrfach sagt – das eine intelligente Siedlungserweiterung geplant werden kann, welche nicht auf Kosten von Natur und Landschaft oder der Lebensqualität geht. Verdichtung nach innen, vor allem dort, wo heute eine weniger hohe Dichte an EinwohnerInnen besteht, soll primär als Strategie verfolgt werden.</p> <p>Auf Seite 19 wird von zusätzlichem Spielraum in der Form eines Wachstums in die Höhe gesprochen. Hier wird nicht klar, was „zusätzlicher Spielraum“ bedeutet. Wird hier einfach das vertikale Wachstum gemeint, das ein Instrument sein soll, um den zusätzlichen Wohnraumbedarf zu decken, so sind wir damit einverstanden. Dieser Abschnitt soll aber nicht als Freipass für weitere Ausdehnungen der Siedlungsfläche oder ein unverhältnismässiges Höhenwachstum für Wohnraum bedeuten, vielmehr durch Verdichtung gewonnener Wohnraum auch für die Schaffung zusätzlicher Grün-</p>	<p>Entspricht der Intention des Richtplans. Siehe dazu auch Ausführungen unter Ziff. 24/L.</p> <p>Aus dem Kontext des Richtplans, aus den Ausführungen zur Siedlungsentwicklung und zur vertikalen Verdichtung wird klar, dass es nicht um „Freipass“ für mehrdimensionale Ausdehnungen geht, sondern um eine qualitätssichernde, gar –steigernde Verdichtung.</p>

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

		und Freiräume genutzt werden.	Siehe dazu Ziffer 110.
		Bei den Planungsgrundsätzen wird weiter angeregt, die landwirtschaftliche Nutzung und den Ersatz von betroffenem Landwirtschaftsgebiet zu klären. Die Grünen sind der Meinung, dass so wenig wie möglich grössere Landwirtschaftsflächen angetastet werden sollen, da diese in unserem Kanton bereits rar sind und gar nicht ersetzt werden können. Es ist uns bewusst, dass der Ersatz von Grünflächen in unserem Kanton aufgrund des knappen Raums schwierig ist. Grünraum kann nicht durch die Aufwertung anderer bereits bestehender Grünflächen ersetzt werden. Deshalb legen die Grünen viel Wert darauf, dass grössere Flächen nur wenn nicht anders möglich neu überbaut werden.	Das Landwirtschaftsgebiet wird nur in jenem Mass angetastet, wie sich dies aus den Siedlungsgebietserweiterungen ergibt; es handelt sich dabei um Fruchtfolgeflächen. Eine Bilanz dafür findet sich im Richtplan unter NL 2.2 Fruchtfolgeflächen.
		<i>Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen</i> Bevor Stadtrandentwicklungsgebiete zur Bebauung freigegeben werden, muss das Potenzial der inneren Verdichtung ausgewiesen und genutzt werden. Prioritär ist die Verdichtung nach innen voranzutreiben, vor allem dort, wo heute eine weniger hohe Dichte an EinwohnerInnen besteht, soll diese Strategie verfolgt werden. Dieser Grundsatz gilt für alle Stadtrandentwicklungsgebiete, insbesondere für Basel-Süd, Gebiet Rheinäcker Basel und Bischoffhöhe Riehen. Nicht zwingend ist es Siedlungsgebiete entlang von Strassen, wie auf dem Bruderholz oder Bischoffhöhe auf der unbebauten Seite zu ergänzen.	Der Richtplan ist ausgerichtet auf eine Kombination verschiedener Massnahmen, siehe dazu die Ausführungen unter Ziff. 10 und 24/L.
		b1) Gebiet Rheinäcker Basel Die Stadtrandentwicklung Ost wird ebenfalls kritisch betrachtet. Wenn auch höhere Ausnutzungsziffern des Bodens gerade bei Büroräumlichkeiten eine Massnahme zur Verdichtung bieten, soll das Hochhaus nicht als Allheilmittel für die angestrebte Verdichtung angesehen werden.	Siehe Ausführungen unter Ziff. 34, zusammen mit Ziff. 24/L und Ziff. 109 ff.
		Zur Erreichung einer sinnvollen inneren Verdichtung ist zu prüfen, ob nicht die Grenzacherstrasse an die deutsche Bahn verlegt werden kann und sowohl Grenzacherstrasse wie auch die deutsche Bahn unter den Boden verlegt werden können. Damit würde das Hirzbrunnenquartier eine logische Erweiterung erfahren, noch verfügbare Freiflächen blieben weit möglichst verschont.	Als Option ist die Verlegung im Richtplan immer noch enthalten.
73.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Handelskammer beider Basel HKBB Aussage im Richtplanabgesehen von den folgenden örtlichen Festlegungen a) bis d) sind Siedlungserweiterungen / Neueinzonungen ausgeschlossen. Bemerkung: Die aufgeführten Neueinzonungen werden begrüsst. Der absolute Ausschluss von zusätzlichen Neueinzonungen erscheint uns nicht sinnvoll. Nebst Verdichtungen können partielle Neueinzonungen durchaus zielführend und vertretbar sein. Insbesondere wenn es darum geht Arrondierungen vorzunehmen.	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan macht keine „absoluten“ oder definitiven Aussagen. „Ausgeschlossen“ für den Zeithorizont des Richtplans.

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

			- <i>Die Möglichkeit zur Neueinzonung ist aufrecht zu erhalten.</i>	Die Änderung des Raumplanungsgesetzes (Volksabstimmung vom 3. März 2013) bestätigt die hier vertretene Haltung.
		Aussage Richtplan 2. Für dieneuen Siedlungsgebiete (Baugebiete) ist vor Festsetzung von Bauzonen mit Studien, Testplanungen und Konzepten darzulegen, was vorzukehren ist, um		Nicht berücksichtigt. Die Ersatzansprüche im Bereich des Naturschutzes unterliegen gesetzlichen Regelungen (§ 9 des baselstädtischen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz bzw. Art. 18 Abs. 1ter des Bundesgesetzes über den Natur und Heimatschutz, NHG), die Bereiche der Freizeitanlagen sind entsprechend dem am 15. Mai 2011 angenommenen Gegenvorschlag zur Volksinitiative „zum Schutz von Basler Familiengartenarealen“ anzuordnen.
		Bemerkung Die Auflagen die seitens der Planungsbehörden im Rahmen der Richtplanung bereits gemacht werden, sind entwicklungshemmend und erschwerend. Insbesondere die Ersatzansprüche für Landschaft- und Naturschutz, Sportplätze und Freizeitanlagen, etc. sind zu absolut.		Die Sportanlagen und –plätze erfahren seit Längem keinen Zuwachs.
			- <i>Wir fordern eine Ersatzpflicht für den Wegfall von Wirtschaftsflächen. Die Wohnraumentwicklung darf nicht auf Kosten der Wirtschaftsflächen erfolgen. Transformationen ins Umland sind nicht immer möglich.</i>	Betreffend Wirtschaftsflächen siehe Ziff. 8/B. Eine Ersatzpflicht für den Wegfall von Wirtschaftsflächen ist nicht Thema des Richtplans.
74.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	IG Greenhattan	Die IG Greenhattan lehnt es ab, dass der Kanton Basel-Stadt im Wohnbereich den Schwerpunkt noch immer auf grosszügige Wohnungen setzt. Von der gesamten in der Schweiz verbrauchten Primärenergie fällt gut 1/3 beim Wohnen an. Der Trend zu grossen Wohnflächen pro Person muss also gebrochen werden. Dieser Gedanke sollte Eingang in die Planung finden. Aus Sicht der IG Greenhattan besteht insbesondere ein ungenügendes Angebot an bezahlbaren Wohnungen. Der Kanton sollte sich daher vermehrt für Erhalt und Schaffung von günstigem Wohnraum einsetzen, wobei die Zusammenarbeit mit den Genossenschaften fortzusetzen und zu intensivieren ist. Eine Zunahme der Bevölkerungszahl in Basel ist für die IG Greenhattan durchaus denkbar und erwünscht. Der politische Fokus muss jedoch auf den Bedingungen für die bereits in Basel wohnhafte Bevölkerung liegen und nicht auf den Zuzügerinnen.	Teilweise berücksichtigt. Der Begriff „grosszügig“ wird gestrichen. Für die übrigen Vorbringen siehe Ziff. 69.
75.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Der Regierungsrat geht immer noch davon aus, dass der Wohnflächenbedarf, wenn auch in „abgeflachter“ Tendenz, weiter zunimmt. Er geht auch davon aus, dass nach wie vor ein ungenügendes Grundangebot an grosszügigen Wohnungen mit hoher Wohnqualität besteht. Dieser Tendenz nach immer grösseren Wohnflächen pro Person muss aus energie-	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 69 und 74.

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

und wohnpolitischen Überlegungen entgegengewirkt werden. Der MV Basel 1891 lehnt es daher ab, dass der Kanton Basel-Stadt im Wohnbereich den Schwerpunkt noch immer auf grosszügige Wohnungen mit hoher Wohnqualität setzt. Aus unserer Sicht besteht insbesondere ein ungenügendes Angebot an bezahlbaren Wohnungen.

Der Kanton sollte sich daher vermehrt für den Erhalt und die Schaffung von günstigem Wohnraum einsetzen, wobei die Zusammenarbeit mit den Genossenschaften fortzusetzen und zu intensivieren ist. Der politische Fokus muss auf den Bedingungen für die in Basel wohnhafte Bevölkerung liegen.

Darüber hinaus muss die Schaffung sowohl von bezahlbarem wie auch von günstigem Wohnraum in genügendem Masse auch für jene Mieterinnen und Mieter erfolgen, welche nicht an Genossenschaften gebunden oder zu binden sind.

Wir verweisen hierzu auf unsere hängige Verfassungsinitiative «Bezahlbares und sicheres Wohnen für alle!»

76.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	ÖKOSTADT BASEL	<p>ANMERKUNGEN zur Anpassung des Kantonalen Richtplans BS im Mitwirkungsverfahren 2012</p> <p><i>Betrifft Siedlungserweiterung Basel Süd und Stadtverdichtung</i></p> <p>Wie Ökostadt Basel schon in der ersten Vernehmlassung zum neuen kantonalen Richtplan 2009 deutlich ausführte, ist eine klare Siedlungsgrenze wichtig, damit eine Zersiedelung der stadtangrenzenden Gebiete vermieden werden kann. Obwohl die Zonenänderung im Grunde genommen beschlossen ist, wurden wir von verschiedenen Seiten dringlich gebeten, das <i>Gebiet der neuen Bauzonen in Base/ Süd in der Gegend Giornicostrasse und Klosterfiechten</i> nochmals genauer anzuschauen und kritisch zu prüfen.</p> <p>Nach mehreren Begehungen im Gebiet und intensiven Diskussionen pro und contra sind wir der Meinung, dass die geplanten Baufelder zwar auf dem Plan Sinn machen könnten, <i>aber in Natur die schöne in sich geschlossene Landschaft rund um den Bauernhof Klosterfiechten unwiederbringlich zerstören.</i></p> <p>1 ... Freie natürliche Naherholungszonen sind für Basel wichtig und ein wesentlicher Standortvorteil für uns Bewohnerinnen. Sie sind wichtiger als noch so viele kleine schöne Rabatten zwischen Siedlungsteilen. Der freie Blick sowohl von der Giornicostrasse südwärts in ein reizvolles grünes Gebiet rund um den Bauernhof oder ostwärts in die Rheinebene ist etwas Kostbares, das unter allen Umständen erhalten bleiben sollte. Das sind Qualitäten, die kein Architekt zustande bringt, da sie emotionale sinnliche Werte wie Weite, Landschaft, wechselndes Grün im Jahresverlauf, gute Luft, freie Natur (auch Landwirtschaftsland)</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Richtplan ist ausgerichtet auf eine Kombination verschiedener Massnahmen, siehe dazu die Ausführungen und Begründungen unter Ziff. 10 und 24/L. Die Perimeter wurden gegenüber dem geltenden Richtplan verringert.</p> <p>Da die Angelegenheit unterdessen im Rahmen der Beschlussfassung des Grossen Rates über die Zonenplanrevision Basel am 15. Jan. 2014 per Referendum dem Volk separat zum Entscheid vorgelegt wird, erübrigt sich hier eine zusätzliche Begründung der Massnahme, zumal im Richtplan schon dargelegt ist, warum sie der Regierungsrat als zweckmässig und notwendig erachtet.</p>
-----	--	-----------------------	---	---

darstellen.

Fazit: Die untere Giornicostrasse als Siedlungsgrenze macht absolut Sinn und bildet heute einen guten Abschluss, auch wenn die Planer lieber beidseitig einer Strasse die volle Erschliessung nutzen möchten. Sie ermöglicht ein einmaliges Landschaftsensemble, das in dieser Form nirgends auf Stadtgebiet vorkommt. Wir bitten deshalb mit Nachdruck, von einer neuen Bauzone "Untere Giornicostrasse" abzusehen.

2 ... Die zweite Bauzone weiter südlich, stadtauswärts *hinter dem Klosterfiechtenhof*, ist nun wirklich als Fremdkörper oder Satellit mitten in Landwirtschaftsland geplant, was absolut unverständlich ist und *in keiner Weise den erklärten Planungsgrundsätzen von "Stadtentwicklung nach innen und sorgfältiger Siedlungserweiterung" entspricht!* Hier wird eine der letzten Basler Landreserven auf dem Papier geopfert, ohne das Gebiet in Natur in einen grösseren Zusammenhang zu setzen, ungeachtet des Schadens für das Landwirtschaftsland mit wertvollen Fruchtfolgefächern und für ein beliebtes Naherholungsgebiet.
Von dieser Umzonung bitten wir dringend Abstand zu nehmen.

3 ... Wenn überhaupt eine Siedlungszone begründet oder ergänzt werden soll mit diesen Baufeldern in Basel Süd, deren Notwendigkeit wir sehr bezweifeln, dann höchstens im *vorderen base/städtischen Bereich Predigerhofstrasse (linke Seite)*, da rechtsseitig schon Bottmingen eine unsensible Zersiedelung in die Landschaft gesetzt hat mit seinem neuen Quartier an der Stadtgrenze. Ausserdem stehen schon Neubauten auf Basler Seite als Präzedenzfälle.
Aber auch hier ist nur bis und mit diesen Bauten sinnvoll zu ergänzen, weil sonst zuviel wertvolles Ackerland verschwindet. Und das Ende des Wäldchens oberhalb Hofgut Klosterfiechten muss absolute Grenze sein für eine vertretbare Bauzone.

4 ... *Wir bezweifeln die Notwendigkeit dieser neuen Baufelder, weil die Verdichtung zuerst innerhalb der Stadt stattfinden muss.*
Konsequent Dachstockausbauten und Aufstockungen zu fördern (zb mit einer Aktion "Der bessere Dachstock") kann ein Mittel sein. Daneben gibt es im Bruderholzquartier inmitten der Häuser diverse Felder, die zuerst umgezont oder bebaut werden müssten, bevor die letzten Landreserven geopfert werden. Auch wenn uns Grünflächen im Stadtgebiet sehr wichtig sind, weist das Bruderholz daneben noch genug Freiräume und Gärten mit Potential auf. Voraussichtlich werden in den nächsten Jahren etliche Parzellen in besseren Lagen (Bruderholz, Hirzbrunnen, Neubad) infolge Besitzer- und Generationenwechsel intensiver verbaut, indem alte Häuser durch Eigentumswohnungen ersetzt werden für optimale Ausnutzung und Rendite. Auch hier wird attraktiver Wohnraum entstehen.

... (siehe Schwerpunktgebiet 3Land und Hochhäuser)

Basel macht aus all diesen Gründen einen grossen Fehler. seine letzten Landreser-

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

ven in Basel Süd schon jetzt anzutasten. Wir bitten Sie. unsere Argumente in Ihre Überlegungen und Entscheidungen einfliessen zu lassen und wenn immer möglich von neuen Bauzonen in Basel Süd abzusehen.

77.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	Pro Natura	<p>A Als komplementäre Ziele der Strategie sollen im Bereich des Landschaftsschutzes <u>anstossende</u> Landschaftsräume gesichert werden (S. 19). Im Richtplan 2009 bezog sich dieser Schutz auf die "restlichen" Landschaftsräume. Die neue Formulierung führt zu einer eindeutigen Schwächung des Natur- und Landschaftsschutzes und ist daher nicht vorzunehmen. Wir beantragen daher, die bisherige Formulierung "restlicher Landschaftsraum " zu verwenden.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Begriff „restlicher Landschaftsraum“ im geltenden Richtplan ist missverständlich. Offenbar ist dies auch der Begriff „anstossender Landschaftsraum.“ Gemeint ist der Landschaftsraum, wie er dem Objektblatt NL3.2 und der Richtplankarte unmissverständlich entnommen werden kann.</p> <p>Eine Schwächung des Natur- und Landschaftsschutzes ist klar nicht vorgesehen.</p> <p>Neu heisst es deshalb: „- sind die Landschaftsräume als Landschaftsschutz zonen auszuscheiden [Gebiete a) und d); siehe auch NL 3.2 Landschaftsschutz];“</p>
			<p>B Planungsgrundsatz 2 Wir begrüssen den Grundsatz, dass nun planungstechnisch der Zeitpunkt festgelegt worden ist, dass <u>vor der Festsetzung von Bauzonen</u> mit Studien etc. dargelegt werden soll, was vorzukehren ist, um die neuen Siedlungsgebiete landschafts- und naturschützerisch verträglich zu gestalten.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
			<p>C Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte) a) Stadtrandentwicklung Basel Süd Um den landschaftlich schönen Blick auf den Jura zu erhalten, beantragen wir, den Perimeter am Hundsbuckelweglein (Zonenplan: Teilperimeter A) zu verkleinern, indem die südliche Grenze nach Norden bis auf Höhe des Wäldchens und des nach Osten abwinkelnden Hundsbuckelwegleins verschoben wird. Die Fläche südlich des Wäldchens sei von einer Bebauung freizuhalten.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 76.</p>
			<p>D Ebenfalls aus Gründen des Landschaftsschutzes sei der Perimeter an der Gior-nicostrasse (Zonenplan: Teilperimeter c) nicht zu bebauen, sondern in die Landwirtschaftszone mit Landschaftsschutzzone einzuweisen. Spaziergänger auf der Gior-</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 76.</p>

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

nicostrasse haben heute einen freien Blick nach Süden auf die Landschaft des Bruderholz. Dieses Panorama wird von den Spaziergängern als "erholsam" betrachtet und ist ein wichtiger Standortvorteil für das Wohngebiet auf dem Bruderholz. Mit der Siedlungserweiterung würde die dortige Wohnqualität verringert. Von Westen würde der Blick nach Osten ins Hochrheintal verhindert und von Norden der Blick ins unverbaute Bruderholz. Schon im Richtplan von 1986 hat man den landschaftlichen Wert dieser Freifläche erkannt und wollte sie unter Landschaftsschutz stellen. Im Bereich der Giornicostrasse wäre die neue Siedlungserweiterung die einzige Ausdehnung in das bestehende Landwirtschaftsland und ist daher aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht akzeptabel. Der Teilperimeter C widerspricht Art. 3, Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes, nach dem sich Siedlungen in die Landschaft einordnen sollen. Hier ist jedoch keine Entsprechung mit der bisherigen Siedlungsgrenze erkennbar.

E

c) Gebiet Rheinäcker Riehen Wir beantragen, die Fläche b2 nicht als Siedlungsgebiet vorzusehen. Sie liegt in der wichtigen Achse der Freiraumvernetzung vom Gebiet Bäumlihof über den Rhein in die Hard. Ihre Funktion als ökologische Vernetzungachse im Biotopverbund Regiobogen dürfte bereits mit der Realisierung der anderen Siedlungsgebiete Rheinäcker Basel (b1), Landauer Riehen (c) und die neue Wohnbauzone sehr reduziert oder sogar verunmöglicht werden, sodass eine weitere Beeinträchtigung des Korridors durch Rheinäcker Riehen nicht geduldet werden kann. Hinzu kommt, dass südlich angrenzend an das Gebiet Rheinäcker sich das Naturschutzgebiet Rheinhalde befindet. Um Naturschutzgebiete vor schädlichen Einflüssen zu sichern und aufzuwerten, sollten sie von Pufferstreifen umgeben sein. Die Anpassungen 2012 sehen jedoch das Gegenteil vor: Der geplante Siedlungsgebiet Rheinäcker Riehen wird zu vermehrten Störungen im Naturschutzgebiet führen. Ausserdem würde das neue Siedlungsgebiet den ökologischen Vernetzungskorridor entlang der Bahnlinie Basel-Grenzach stören. Um die negativen Auswirkungen auf die ökologischen Funktionen der Vernetzungsachsen und das Naturschutzgebiet nicht weiter zu verstärken, darf dieser südlichste Teil des bestehenden Grüngürtels nicht weiter beeinträchtigt werden.

Nicht berücksichtigt.

Das Siedlungsgebiet ist eine Entwicklungsoption der Gemeinde Riehen, die der Kanton unterstützt. Sie wird beibehalten. Die Berücksichtigung der ökologischen Funktionen ist explizit genannt.

78. **S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)** **Seckinger Theo** Als Eigentümer der Parzelle Nr. 1045 an der Hungerbachhalde möchten wir folgende Anregung in den Richtplan Basel-Stadt einfließen lassen. Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 70.

Heute ist die Parzelle als "Fruchtfolgefläche" ausgewiesen. Unserer Ansicht nach ist diese Zuteilung nicht mehr zeitgerecht.

Als Siedlungserweiterungsgebiete eignen sich Gebiete, die Kriterien zur Lagequalität (Immissionen, Aussicht, Hangneigung, Umgebung) erfüllen und aufgrund ihrer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gut vernetzt sind.

Die Parzelle Nr. 1045 entspricht den Kriterien die eine Siedlungserweiterung möglich

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

machen.

Als Wohnraum eignet sich die Parzelle ausgezeichnet. Sie liegt etwas erhöht mit Sicht gegen Basel und Umgebung. In Anbetracht der enorm hohen Bautätigkeit an der Hungerbachhalde / Steingrubenweg wäre eine Ausweitung durchaus einsichtig. Es wäre sicher sinnvoll die Parzelle in einem baulichen Gesamtkonzept zumindest in Betracht zu ziehen.

In Anbetracht der Siedlungsentwicklung betrachten wir den Zonenentscheid 2012 als sehr problematisch. Mit dem beabsichtigten Zonenentscheid, die genannte Parzelle in „Fruchtfolgefläche“ zu belassen wird die angespannte Nachfrage an attraktivem Wohnraum verwehrt.

Aus meiner Sicht ist eine Umzonung in Bauland ein wichtiger und richtiger Schritt, um der baulichen Entwicklung Rechnung zu tragen. Wir bitten Sie deshalb eine Umzonung in Bauland ernsthaft zu prüfen.

79.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	VCS beider Basel	Das Siedlungspotential gegen innen ist auszuweisen, örtlich festzulegen und prioritär zu nutzen.	<p>Das Siedlungspotenzial wurde ermittelt und ist in die Rechnung eingegangen, die dem Szenario „Urbane Qualitätsmaximierung“ zugrunde liegt. (Siehe dazu insbesondere die Ausführungen unter Ziff. 10 und 24/L).</p> <p>Im Rahmen der Zonenplanrevision Basel (Ratsschlag „Basisratschlag – Zonenplanrevision“ (RRB vom 15. Mai 2012) wurden dazu weiter differenzierende Angaben gemacht.</p> <p>Eine örtliche Festlegung von Verdichtungspotenzialen erübrigt sich, da es sich dabei weitgehend um unausgenütztes Zonenpotenzial handelt, dessen „prioritäre“ Nutzung allenfalls angeregt, aber nicht verfügt werden kann.</p>
80.	S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet)	WWF	Hierzu gelten weiterhin die von uns bezüglich der Zonenplanrevision Stadt Basel gemachten Einwendungen, in Anbetracht des angenommenen Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative, womit achtzig Prozent der Familiengärten - nach unserer Meinung weitgehend auf bestehendem Areal - zu erhalten sind. Der WWF Region Basel hat sich nie gegen die Prüfung von Teilumnutzungen von Familiengartenarealen an wohnattraktiven und mit dem Tram gut erschlossenen Lagen gewandt. Er hat die Frage pragmatisch betrachtet, jedoch eine gewisse Fokussierung der Planung für die Siedlungsentwicklungsvorhaben auf Familiengartenareale feststellen müssen.	Z. K. genommen.

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

Wir unterstützen die Umnutzung und städtebauliche Aufwertung im grösseren Bereich «Klybeckinsel». Wir hatten in der Stellungnahme zum Richtplan 2009 bedauert, «dass nicht verbindlich eine Umnutzung der Areale beim Rhein zu Wohnzwecken vorgesehen ist und dass keine Hafenalternativen im Richtplan behandelt werden. Das Projekt für Wohnungen entlang des Rheins sollte mit Nachdruck verfolgt werden, und der Kanton hat dazu seine nicht zu unterschätzenden gestaltenden Möglichkeiten zu nutzen. Damit erhoffen wir uns auch eine Bereinigung bezüglich der Zugänglichkeit der Rheinufer und eine Beseitigung risikoreicher Anlagen aus dem Wohngebiet.»

Der Regierungsrat hat in seinem Ausgabenbericht an den Grossen Rat vom 25. Juni 2013 „Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck. Ausgabenbericht zu den Vorarbeiten zur übergeordneten Entwicklungsplanung (Planungsphase 2013-2014) mögliche Alternativen rekapituliert. Siehe: <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100376/000000376043.pdf>

Für die Entwicklung der Areale besteht jedoch kein zwingender Zusammenhang mit dem Bau eines Ersatzhafens auf dem ehemaligen DB-Rangierareal, dem wohl wichtigsten Naturgebiet des Kantons. Ein neuer Hafen ist in der «trinationalen Hafenplanung» auch andernorts möglich.

Sehr langfristige und grossräumige Alternativen im Zeitrahmen von 30-40 Jahren plus können nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans sein.

Die neu im Richtplan aufgeführte Siedlungserweiterung Gebiet Rheinacker in Riehen (b2)* stösst auf keine Zustimmung, da dazu keinerlei Vorinformation erteilt wurde und gerade dieses Gebiet zentral ist für die notwendige ökologische Vernetzung zwischen Wiese und Rhein. Grundsätzlich ist die Frage der ökologischen Vernetzung und des Ersatzes frühzeitig bereits in der kantonalen Richtplanung anzugehen.

Siehe zuvor, Ziff. 77/E.

* Kantonaler Richtplan, Vernehmlassungsentwurf 2012, Plan, S. 25

Wir beantragen:

- Das Siedlungspotential gegen innen ist auszuweisen, örtlich festzulegen und prioritär zu nutzen.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ausführungen zuvor, Ziff. 79.

- Das neu aufgeführte Gebiet Rheinacker Riehen (b2) ist als neues Siedlungsgebiet aus dem Projekt Stadtrandentwicklung Ost zu entfernen.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ausführungen zuvor, Ziff. 77/E.

- Für die Gebiete Rheinacker Basel (b 1) und Landauer (c) sind die ökologischen Vernetzungsachsen und Ersatzmassnahmen auszuweisen. Grundsätzlich sind achtzig Prozent der Gartenfläche zu erhalten.

Die Berücksichtigung der ökologischen Funktionen ist explizit genannt. Die Erhaltung der Familiengartenanlagen erfolgt gemäss den beiden Volksscheiden im Kanton Basel-Stadt und in Riehen; siehe dazu die Ausführungen unter S 4.2 Freizeitgärten.

- Für die Gebiete der Stadtrandentwicklung Basel Süd und Bischoffhöhe Riehen sind die ökologischen Ersatzmassnahmen darzulegen.

Die Berücksichtigung der ökologischen Funktionen ist explizit genannt. Ersatzmassnahmen, soweit diese gesetzlich notwendig wären, erfolgen auf der Stufe Nutzungsplanung (Zonenplanrevisionen Basel und Riehen).

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

			<ul style="list-style-type: none"> - Für die Planungen zum Wohnungsbau im Bereich der Klybeckinsel sind Hafenalternativvarianten zu evaluieren. 	Nicht berücksichtigt. Siehe Ausführungen zuvor.
			<ul style="list-style-type: none"> - Tankanlagen und risikoreiche Anlagen sind tendenziell aus dem Siedlungsgebiet zu entfernen. 	Die nächste Richtplananpassung (ca. 2016 f) wird den Fokus auf Nachhaltigkeit legen. Auch den Risikoaspekten wird dabei ein besonderes Kapitel gelten.
81.	Stadt- und Hafenenwicklung S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung in Verbindung mit S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt) sowie M 5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe und M 6.1 Güterverkehrslogistik.	Bund (UVEK; ARE)	<p>Die geplante Stadtentwicklung auf dem Hafenaerial ist eine grosse städtebauliche Chance für die trinationale Agglomeration Basel. Die Abstimmung mit der Entwicklung der Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe stellt den Kanton jedoch auch vor grosse Herausforderungen. Der Bund würdigt die grossen Anstrengungen des Kantons, inmitten des städtischen Gebiets komplexe Infrastrukturen für die national bedeutende Güterverkehrslogistik bereitzustellen.</p> <p>Mit der vorliegenden Richtplananpassung werden die aktuellsten Planungsstände zur Transformation des Hafengebiets in den Richtplan übernommen. Daraus ergeben sich unter anderem Anpassungen in den Objektblättern S 1.2 <i>Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung</i>, M 5.1 <i>Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe</i> und M 6.1 <i>Güterverkehrslogistik</i>. Das Objektblatt S 1.3 <i>Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)</i> wurde neu in den Richtplan integriert. Es dient der Verankerung der gemeinsamen inhaltlichen und prozessualen Ziele der Städte Huningue (F), Weil am Rhein (D) und Basel zur Entwicklung eines neuen Stadtteils auf dem Gelände des Hafens und den angrenzenden Gebieten entlang des Rheins.</p> <p>Die geplante Stadtentwicklung im 3Land wird vom Bund grundsätzlich positiv beurteilt. Das Hafenaerial bietet die Voraussetzungen, um an einer städtebaulich optimalen Lage weiteren Raum für Wohnen und Arbeiten zu schaffen und die Siedlungsentwicklung nach innen weiter voranzutreiben. Die detaillierten Bemerkungen des Bundes zu den erfolgten Richtplananpassungen werden im Folgenden zusammengefasst und in den einzelnen Objektblättern nicht erneut erwähnt.</p> <p>Entwicklung der Hafenlogistik</p> <p>Mit dem Bau eines dritten Hafenbeckens und der Umgestaltung der Güterverkehrsanlagen wird angestrebt, bis 2019 einen trimodalen Containerterminal zu erstellen und in Betrieb zu nehmen. Der Hafenbahnhof soll auf das Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs verlegt und die Abläufe der Hafenbahn optimiert werden. Der Bund begrüsst, dass der Kanton die heute im Vordergrund stehenden planerischen Lösungen der künftigen Entwicklung der Hafenaerale im Richtplan festhält. Er weist jedoch darauf hin, dass heute noch nicht abschliessend geklärt ist, wie weit die im Richtplan vorgesehene Lösung mit den nationalen Vorstellungen zur Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel übereinstimmt (nationale Terminalstrategie in Erarbeitung). Zudem sind noch verschiedene Fragen bezüglich Machbarkeit im Einzelnen zu klären. Dies sollte im Erläuterungstext des Richtplans</p>	

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

zum Ausdruck gebracht werden.

Anlässlich des Gesprächs am 12. Juni 2013 konnten diverse Fragen von Bundesseite in Bezug auf die geplante Umgestaltung des Hafens geklärt werden. Unter den Beteiligten herrschte Einigkeit, dass die weiteren Planungen in enger Zusammenarbeit zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen, dem Kanton Basel-Stadt, den SBB und dem BAV erfolgen müssen. Das BAV wünscht in diesem Zusammenhang, dass die Sektion Güterverkehr eng in die Überlegungen mit einbezogen wird. Die Sektion Schienennetze soll über den Stand der Planungen informiert werden. Im Rahmen der kommenden Zusammenarbeit wird auch die Frage der künftigen Finanzierung der Hafenbahn zu klären sein.

Die SBB weisen darauf hin, dass sie aktuell eine Studie über die künftige Anlagenentwicklung und -dimensionierung des Rangierbahnhofs Basel SBB II erarbeiten. Daraus soll hervorgehen, ob und wie eine Verlagerung von Funktionen aus dem Kleinhüninger Hafen zum Rangierbahnhof Basel SBB möglich ist. Definitive Erkenntnisse dazu werden im Jahr 2014 vorliegen.

Auftrag für die Überarbeitung des Richtplans und die weitere Planung:

- Im Erläuterungstext des Richtplans soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die gewählte Lösung für die Hafentransformation noch abschliessend mit den nationalen Vorstellungen zum Güterverkehr abzustimmen ist.
- Das BAV ist in die Planungen einzubeziehen, insbesondere die Sektion Güterverkehr.

Berücksichtigt.

In den Objektblättern

S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung,

S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt),

M 5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdrehscheibe und

M 6.1 Güterverkehrslogistik

wird vermerkt, dass die Hafen- und Stadtentwicklungsstrategie auch unter Berücksichtigung der nationalen Dimension der Entwicklung des Güterverkehrsumschlagplatzes Basel und mit Einbezug des Bundesamtes für Verkehr, Sektion Güterverkehr, erarbeitet wird. Die zweite Formulierung ist beim Schwerpunktgebiet 3Land etwas variiert.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
82. Stadt- und Hafenenwicklung S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung in Verbindung mit S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt) sowie M 5.1 Hafenanlagen: Rheinhäfen als Güterverkehrsdreh-scheibe und M 6.1 Güterverkehrslogistik.	Bund (UVEK; ARE)	<p><i>Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung (TWW): Badischer Bahnhof</i></p> <p>Der Richtplan enthält mehrere Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW). Der Schutz und die Förderung der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung wird in der Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWWV) geregelt. Die TWWV enthält im Anhang 1 die inventarisierten Objekte von nationaler Bedeutung, im Anhang 2 befinden sich alle noch nicht definitiv bereinigten Objekte. Bei letzteren sind noch verschiedenste Fragen offen, beispielsweise bezüglich des Perimeters; diese Objekte sind aber klar Bestandteil des Inventars. Gemäss Artikel 10 TWWV hat der Kanton in diesen Gebieten Sofortmassnahmen zu treffen, damit sich deren Zustand nicht verschlechtert.</p> <p>Das TWW-Objekt Nr. 232.0 "Badischer Bahnhof" befindet sich zur Zeit im Anhang 2 der TWWV, da noch Abklärungen (z.B. über den genauen Perimeter) im Gange sind. Diese Trockenwiese gehört zu den qualitativ wertvollsten Objekten in der Schweiz und nimmt aufgrund der hohen Biodiversität und ihrer Funktion als Vernetzungskorridor einen sehr hohen Stellenwert ein.</p> <p>Gemäss Richtplan liegt das TWW-Objekt "Badischer Bahnhof" heute in einem Naturschutzgebiet, das neu von einem Raum für Güter- und Hafenlogistik (L und L^H, Koordinationsstand Zwischenergebnis) überlagert wird. Durch die geplante Transformation des Hafengebiets ist die Beeinträchtigung des TWW-Objekts "Badischer Bahnhof" absehbar. Mit dem Koordinationsstand <i>Zwischenergebnis</i> für die Güter- und Hafenlogistik L und L^H wird im Richtplan zum Ausdruck gebracht, dass hier noch ein Abstimmungsbedarf besteht. Dieser Konflikt war denn auch Gegenstand des Gesprächs vom 12. Juni 2013 zwischen Bund und Kanton. Der Kanton hat anlässlich dieses Gesprächs versichert, dass die Beeinträchtigung der TWW durch planerische und technische Massnahmen so gering wie möglich gehalten werden soll. Der Bund hält fest, dass ein Abweichen vom Schutzziel gemäss Art. 7 TWWV nur dann möglich sein wird, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> - die unmittelbare Standortgebundenheit des Vorhabens nachgewiesen werden kann und - die geplante Nutzung einem überwiegend öffentlichen Interesse von nationaler Bedeutung dient. 	Z. K. genommen.
		<p><i>Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:</i></p> <p>Bis zu einer späteren Festsetzung der geplanten Vorhaben für die Güter- und Hafenlogistik L und L^H auf der TWW "Badischer Bahnhof" wird deren Standortgebundenheit und ihr überwiegendes öffentliches Interesse von nationaler Bedeutung nachgewiesen werden müssen.</p>	<p>Um den differenzierten Bedingungen gerecht zu werden, werden die hier angesprochenen zwei Standorte Hafenlogistik: L und L^H, neu in drei aufgeteilt:</p> <p>L^T: Terminal Basel-Nord L^H: Logistikstandort Hafenbecken L^{HB}: Standort Hafenbahnhof</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
83.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Bund (UVEK; ARE)	Indem der Kanton siedlungsstrukturelle Schwerpunkte festlegt, wird deutlich, wo er sich in Zukunft verstärkt entwickeln will. Mit der Richtplananpassung 2012 werden diverse Koordinationsstände aufgrund von Planungsfortschritten angepasst, namentlich beim Badischen Bahnhof und aufgrund der Planungen zur Transformation des Hafengebiets.	Z. K. genommen.
84.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Basta!	A c) Schwerpunkte Mischgebiete	Da es sich hier um Gebietsteile einer übergeordneten Planung, Schwerpunktgebiet 3Land, handelt, siehe v. a. Ausführungen unter Ziff. 95.
		B c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel BastA! lehnt die Erhöhung der Nutzungs- und Wertschöpfungsintensivität als Ziel ab. Basel und die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen benötigen auch Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Erholungsgebiete, in denen die Wertschöpfung und die Nutzung weniger intensiv sind. So brauchen auch wenig wertschöpfende Gewerbe wie Handwerk und Werkstätten einen Platz. Zudem sind am Rhein nicht nur intensive Nutzungen zu planen, sondern auch Erholungsgebiete.	Die Planung für das Schwerpunktgebiet 3Land, für die Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel ist keineswegs nur auf die Erhöhung der wertschöpfungsintensiven Nutzungen ausgerichtet. Solche Nutzungen müssen allerdings integriert sein, damit der Mix an Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Freizeitnutzungen auch finanziert werden kann.	
		Nicht die Inwertsetzung, sondern der (gesellschaftliche und ökologische) Nutzen für Basel und die umliegenden Quartiere müssen im Vordergrund stehen. Mit dem Fokus auf eine "optimale Inwertsetzung" wird günstiger Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum verhindert und eine naturnahe Gestaltung verunmöglich.	Erholungsgebiete können überhaupt erst durch diese Hafen- und Stadtentwicklungsplanung als Teil des Ganzen räumlich definiert und später umgesetzt werden. Abgezielt ist auf eine integrierende, nicht segregierende Planung.	
		C c5) Gebiet Altrheinweg		
		Das Klybeckquartier muss einen uneingeschränkten Zugang zum Rhein erhalten. Dieser wird durch zusätzliche Bauten zwischen dem bestehenden Quartier und dem Rhein tendenziell erschwert. Das gleiche gilt für einen Kanal, welcher nur mit wenigen Brücken überquert werden kann. Bei einer allfälligen Nutzung des Gebietes Altrheinweg muss daher zwingend berücksichtigt werden, dass der Zugang zum Rhein und den zu realisierenden Grünflächen am Klybeckquai nicht erschwert, sondern verbessert wird.	Der Zugang zum Rhein und die langfristige Nutzung der rheinanstossenden Gebiete für die Bewohner auch der anstossenden Stadtteile und Quartiere ist eine der Kernideen der Hafen- und Stadtentwicklung.	
		Der Einbezug der Bevölkerung in den Entwicklungsprozess ist zwingend notwendig und muss bei der gesamten Hafen- und Stadtentwicklung im Klybeck und in Kleinhüningen ab sofort begonnen werden und nicht erst, wenn alle Planungsgrundlagen bereits beschlossen sind. Als Negativbeispiel dient dieser Richtplanentwurf, welcher weder in der Begleitgruppe noch an einer Quartierinformation präsentiert oder gar diskutiert wurde.	Das Eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) in Verbindung mit § 94 des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetzes (und mit § 74 der baselstädtischen Bau- und Planungsverordnung) sichert das Mitwirkungsverfahren. Die Kantonsverfassung des Kantons Basel-Stadt hält zudem unter § 55 fest, dass der Staat die Quartierbevölkerung in seine	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Meinungs- und Willensbildung einbezieht, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.
			Betreffend Informationsveranstaltungen siehe Ziff. 6.
85. S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Gewerbeverband Basel-Stadt	c5) Gebiet Altrheinweg <i>Bemerkung:</i> Das Gebiet wird langfristig noch für den Betrieb der Hafенbahn benötigt. Es besteht keinerlei Notwendigkeit, das Gebiet zum jetzigen Zeitpunkt für eine Mischnutzung vorzusehen. <i>Änderung:</i> Streichen	Nicht berücksichtigt. Die Option Mischgebiet Altrhein ist unter übergeordneten Gesichtspunkten zu betrachten. Siehe dazu Ziff. 84 und 95.
86. S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Grüne Partei Basel-Stadt	In den Planungsgrundsätzen wird erwähnt, dass die historischen und kulturellen Werte erhalten aber zu hochwertigem Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum entwickelt werden sollen. Unter anderem soll in diesem Sinne eine Orientierung an der 2000-Watt-Gesellschaft stattfinden. Die Grünen Basel-Stadt finden diese Zielsetzung zu schwach und schlagen folgende Formulierung vor: „...mit Umsetzungsstandard 2000-Watt-Gesellschaft und Orientierung an Null- oder Plusenergiekonzepten.“	Die nächste Richtplananpassung (ca. 2016 f) wird den Fokus auf Nachhaltigkeit legen. Dann ist es angebracht, den Stand, die laufenden Entwicklungen und das Potenzial auch hinsichtlich 2000-Watt-Gesellschaft und weiteren Orientierungen umfassend im kantonalen Richtplan abzubilden.
87. S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Handelskammer beider Basel HKBB	Aussage im Richtplan 4. Schwerpunkte Mischgebiete sind... Örtliche Festlegungen Langfristige Option c5) Gebiet Altrheinweg <i>Bemerkung:</i> Die Handelskammer beider Basel steht den Mischgebieten nach wie vor aufgrund der Konflikträchtigkeit sehr kritisch gegenüber. Im Gebiet Altrheinweg befindet sich heute der Hafенbahnhof, der auf längere Zeit zur Bedienung der Hafенbecken benötigt wird. Es besteht keine Notwendigkeit, das Gebiet bereits heute raumplanerisch in Richtung Mischnutzung zu lenken und damit die Zukunft des Hafens einmal mehr in Frage zu stellen. ► <i>Die Option Mischgebiet Altrhein ist zu streichen.</i>	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 85.
88. S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	IG Greenhatten	c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel Die IG Greenhatten lehnt die Erhöhung der Nutzungs- und Wertschöpfungsintensivität als Ziel ab. Basel und die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen benötigen auch Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Erholungsgebiete, in denen die Wertschöpfung und die Nutzung weniger intensiv sind. So brauchen auch wenig wertschöpfende Gewerbe wie Handwerk und Werkstätten einen Platz. Zudem sind am Rhein nicht nur intensive Nutzungen zu planen, sondern auch Erholungsgebiete. Nicht die Inwertsetzung, sondern der gesellschaftliche und ökologische Nutzen für	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 84 und 95.

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

Basel und die umliegenden Quartiere müssen im Vordergrund stehen. Mit dem Fokus auf eine "optimale Inwertsetzung" wird günstiger Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum verhindert und eine naturnahe Gestaltung verunmöglicht.

c5) Gebiet Altrheinweg

Das Klybeckquartier muss einen uneingeschränkten Zugang zum Rhein erhalten. Dieser wird durch zusätzliche Bauten zwischen dem bestehenden Quartier und dem Rhein tendenziell erschwert. Das Gleiche gilt für einen Kanal, welcher nur mit Brücken überquert werden kann. Bei einer allfälligen Nutzung des Gebiets Altrheinweg muss daher zwingend berücksichtigt werden, dass der Zugang zum Rhein und den zu realisierenden Grünflächen am Klybeckquai nicht erschwert, sondern verbessert wird. Denkbar sind Sichtkorridore vom Altrheinweg bis an den Rhein. "

Wichtig:

Der Einbezug der Bevölkerung in den Entwicklungsprozess ist zwingend notwendig. Dieser muss bei der gesamten Hafen- und Stadtentwicklung im Klybeck und in Kleinhüningen sofort begonnen werden und nicht erst, wenn alle Planungsgrundlagen bereits beschlossen sind. Als Negativbeispiel dient dieser Richtplanentwurf, welcher weder in der Begleitgruppe noch an einer Quartierinformation präsentiert oder gar diskutiert wurde.

89.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<p>c) Schwerpunkte Mischgebiete c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel Der MV Basel 1891 lehnt die Erhöhung der Nutzungs- und Wertschöpfungsintensivität als Ziel ab. Basel und die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen benötigen auch Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Erholungsgebiete, in denen die Wertschöpfung und die Nutzung weniger intensiv sind. So brauchen auch wenig wertschöpfende Gewerbe wie Handwerk und Werkstätten einen Platz. Zudem sind am Rhein nicht nur intensive Nutzungen zu planen, sondern auch Erholungsgebiete. Nicht die Inwertsetzung, sondern der (gesellschaftliche und ökologische) Nutzen für Basel und die umliegenden Quartiere müssen im Vordergrund stehen. Mit dem Fokus auf eine „optimale Inwertsetzung“ wird günstiger Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum verhindert; zudem wird eine naturnahe Gestaltung verunmöglicht.</p> <p>c5) Gebiet Altrheinweg Das Klybeckquartier muss einen uneingeschränkten Zugang zum Rhein erhalten. Dieser wird durch zusätzliche Bauten zwischen dem bestehenden Quartier und dem Rhein tendenziell erschwert. Das gleiche gilt für einen Kanal, welcher nur mit wenigen Brücken überquert werden kann. Bei einer allfälligen Nutzung des Gebietes Altrheinweg muss daher zwingend berücksichtigt werden, dass der Zugang zum Rhein und den zu realisierenden Grünflächen am Klybeckquai nicht erschwert, sondern verbessert wird.</p>	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 84 und 95.
-----	---	---	--	---

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

			Der Einbezug der Bevölkerung in den Entwicklungsprozess ist zwingend notwendig und muss bei der gesamten Hafen- und Stadtentwicklung im Klybeck und in Kleinhüningen ab sofort begonnen werden und nicht erst, wenn alle Planungsgrundlagen bereits beschlossen sind. Als Negativbeispiel dient dieser Richtplanentwurf, welcher weder in der Begleitgruppe noch an einer Quartierinformation präsentiert oder gar diskutiert wurde.	
90.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Neutraler Quartierver-ein Kannenfeld	Schwerpunkt Wohnen in Ergänzung zu Wohnquartieren (Seite 34 + 84) Der NQV Kannenfeld begrüsst eine gemischte Nutzung auf dem Spitalareal Felix Platter. Nach Möglichkeit ist der Ersatzneubau für das Spital auf dem Areal zu realisieren und mit Wohnnutzungen zu kombinieren.	Z. K. genommen.
91.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Neutraler Quartierver-ein Unteres Kleinbasel	c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel Die Wohndichten im Klybeck- und Matthäus-Quartier sind weitaus die höchsten, nicht nur im Kanton, sondern zumindest schweizweit. Zudem gibt es hier auch viele Arbeitsplätze. Es wäre unsinnig, just hier noch mehr Menschen noch mehr komprimieren zu wollen. Zudem sind diese Gebiete mit Frei- und Grünflächen unterversorgt und ihre Strassen sind zumeist schon zu stark verkehrbelastet. Deshalb wären diesen Quartieren mehr Freiräume in guter Lage zu gewähren! Es ergeben sich diese konkreten Forderungen: <i>Kein Rückbau der „Klybeckinsel“ sondern grosse Parkanlagen im Uferbereich des Rheins.</i> <i>Grosse Sport und Freizeitanlagen im Grünbereich des Rheinufers mit einem grossen multikulturellen Begegnungszentrum für Jung und Alt „à la Lörrach“.</i> <i>Die Definition, was wertschöpfungsintensive Nutzung ist, muss zusammen mit den Quartierbewohnenden erarbeitet werden. Die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens sind in die Planung zu übernehmen. Wichtige soziale und ökologische Aspekte enthalten insbesondere die folgenden Anliegen:</i> <i>Bau von Genossenschaftswohnungen mit bezahlbaren Mieten für alle, im Rahmen des neuen Energiekonzepts des Bundes im 2000-Watt-Bereich. Wenn anstelle von gewerblich genutzten Arealen Wohnungen zu bauen sind, so sollten diese BewohnerInnen zugehalten werden, die stabilisierend wirken. Dies gelingt am sichersten mit Hausgemein- sowie Wohngenossenschaften.</i> <i>Genossenschaftswohnungen sollen sowohl im bereits bebauten Klybeckquartier wie in der von uns geforderten Quartiererweiterung westlich anschliessend an den Alt-</i>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 84/B und 95 (Schwerpunktgebiet 3Land).

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

rheinweg angesiedelt werden. Insgesamt soll ein urbanes Quartier geschaffen werden mit einer attraktiven öffentlichen Uferzone.

die *Strategie der Wertoptimierung* mit einer Umzonung für den Bau von Hochhäusern wird abgelehnt und damit eine vollkommene Gentrifizierung (Wohnraumverdrängung durch besser Situierte) des Quartiers hoffentlich verhindert.

Keine Subventionierung von Luxuswohnungen à la „Zürwest“ am Rheinufer auf Kosten der Steuerzahler.

Keine Quersubventionierung des Hafentrückbaus durch Luxuswohnungen.

c5) Gebiet Altrheinweg

Die optimale Entwicklung am Altrheinweg kann nicht mit einer erneuten Riegelbildung, diesmal durch einen Rheinkanal, erfolgen. Es ergeben sich die gleichen Forderungen wie unter c2).

92.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Pro Natura	<p>Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen</p> <p>a2) Badischer Bahnhof Die Gleisanlagen des Badischen Bahnhofs wurden vom Kanton als ökologische Vernetzungs- und Bewegungsachsen und als Vorranggebiete des Naturschutzes ausgewiesen. Grosse Teile wurden in das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen und besitzen kantonale Bedeutung. Hieraus können sich Konflikte im Rahmen der vorgesehenen Ausbildung der Zentrumsfunktion des Badischen Bahnhofs ergeben. Auf diesen Umstand muss der Richtplan aufmerksam machen. 4 Hinweise auf die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen wurden z.B. auch bei den Siedlungsgebieten Rheinäcker und Landauer (S. 22) oder der Stadtrandentwicklung Ost (S. 34) vorgenommen. Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum diese hier fehlen. Wir beantragen daher, im Richtplan auf die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes hinzuweisen.</p> <p>c 1b) Standort Bernoulli-Walkeweg An diesem Standort sind Flächen vorhanden, die vom Kanton als ökologische Vernetzungs- und Bewegungsachsen und als Vorranggebiete des Naturschutzes ausgewiesen wurden. Gewisse Bereiche sind auch in das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen worden. Hieraus können sich Konflikte im Rahmen der zukünftigen Nutzungsplanungen ergeben. Auf diesen Umstand muss der Richtplan aufmerksam machen. Hinweise auf die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen wurden z. B. auch bei den Siedlungsgebieten Rheinäcker und Landauer (S. 22) oder der Stadtrandentwicklung Ost (S. 34) vorgenommen. Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum diese hier fehlen. Wir beantragen daher, im Richtplan auf die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes hinzuweisen.</p>	<p>Berücksichtigt in a2), c1b) und c2). <u>„Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.“</u></p>
-----	---	-------------------	--	---

c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel

Die Hafengebiete sind Vorranggebiete des Naturschutzes. Zahlreiche wertvolle Lebensräume mit Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste liegen hier, die daher in das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen wurden. Dies muss bei der zukünftigen Planung beachtet werden. Im Text listet der Richtplan zahlreiche mögliche Nutzungen auf, vergisst aber, auf die Berücksichtigung der Naturschutzanliegen hinzuweisen. Dieser Hinweis ist daher im Text des Richtplans aufzunehmen.

Neu wird als Ersatz für die Ablösung der hafenaffinen Nutzungen ihre Verlegung auf das Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs erwähnt. Dieses Gebiet besitzt eine äusserst hohe Wertigkeit bzgl. Vernetzung- und Lebensraumfunktion. Es wurde als Singularität im nationalen Trockenwiesen- und -weideninventar aufgenommen. Seine nationale Bedeutung für den Naturschutz ist ein äusserst wichtiger Konfliktpunkt, auf den der Richtplan aufmerksam machen muss. Hinweise auf die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen wurden z. B. auch bei den Siedlungsgebieten Rheinacker und Landauer (S. 22) oder Stadtrandentwicklung Ost (S. 34) vorgenommen. Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum diese bei der besonders hohen ökologischen Bedeutung des Bahngeländes fehlen. Wir beantragen daher, die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes insbesondere mit der hohen ökologischen und national bedeutenden Wertigkeit des ehemaligen Rangierbahnhofs in den Richtplan aufzunehmen.

Berücksichtigt.
Ist in c 2) integriert.

Das Anliegen ist auch mit den Erläuterungen aus Sicht des Bundes im Zusammenhang mit der Hafen – und Stadtentwicklung (siehe Ziff. 82) zur Kenntnis genommen. Es wird gebührend berücksichtigt werden und in die Abwägungen eingehen.

c5) Gebiet Altrheinweg

Die Hafengebiete sind Vorranggebiete des Naturschutzes. Zahlreiche wertvolle Lebensräume mit Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste liegen hier, so dass sie in das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen wurden. Dies muss bei der zukünftigen Planung beachtet werden. Im Text listet der Richtplan zahlreiche mögliche Nutzungen auf, vergisst aber, auf die Berücksichtigung der Naturschutzanliegen hinzuweisen. Dieser Hinweis ist daher in den Richtplan aufzunehmen.

Berücksichtigt.
„Vorzunehmen sind auch die notwendigen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes.“

Als Voraussetzung für die Umwandlung in ein Mischgebiet wird die Verlagerung des Hafens auf das Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs erwähnt. Dieses Gebiet besitzt eine äusserst hohe ökologische Wertigkeit bzgl. Vernetzung- und Lebensraumfunktion. Es wurde als Singularität im nationalen Trockenwiesen- und weideninventar aufgenommen. Seine nationale Bedeutung für den Naturschutz ist ein äusserst wichtiger Konfliktpunkt, auf den der Richtplan aufmerksam machen muss. Hinweise auf die Berücksichtigung von Naturschutzanliegen wurden z.B. auch bei den Siedlungsgebieten Rheinacker und Landauer (S. 22) oder bei der Stadtrandentwicklung Ost (So 34) vorgenommen. Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum diese hier fehlen. Wir beantragen daher, die erforderlichen Abwägungen mit

Berücksichtigt.
Ist in c5) integriert (s. zuvor).

Das Anliegen ist auch mit den Erläuterungen aus Sicht des Bundes im Zusammenhang mit der Hafen – und Stadtentwicklung (siehe Ziff. 82) zur Kenntnis genommen. Es wird gebührend berücksichtigt werden und in die Abwägungen eingehen.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			den Anliegen des Naturschutzes insbesondere mit der hohen ökologischen und national bedeutenden Wertigkeit des ehemaligen Rangierbahnhofs in den Richtplan aufzunehmen.	
93.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	SBB	Seite 26, AM1.2.2: Bike and Rail (B+R) und Velos: Mit "Bike" sind die Velos bereits erwähnt. <i>Die Doppelnennung ist aus unserer Sicht zu streichen.</i> Seite 29, Fussnote: siehe Einleitung E7 Sonderfälle Koordinationsstand. Das Kapitel E7 ist nicht Bestandteil der Dokumentation.	Berücksichtigt. Behördenverbindliche Beschlussfassungen ohne ausdrückliche Erwähnung des Koordinationsstandes gelten in diesem Richtplan als Festsetzungen. Als Sonderfall gilt die Beschlussfassung in S1.2 <i>Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung</i> zu den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten an Umsteigeknoten (Bahnhöfen) sowie den untergeordneten siedlungsstrukturellen Schwerpunkten. Der Beschluss über die Ausgangslage einzelner dieser Schwerpunkte – und damit eine Abweichung vom geltenden Planungsverständnis, dass die Ausgangslage nicht als Richtplanvorhaben aufzufassen ist – soll die Struktur des Netzes des öffentlichen Verkehrs mit seinen Knoten als Rückgrat der regional ausgerichteten Entwicklungsstrategie verdeutlichen und stärken. In diesem Richtplan wird der von SBB und BAV als „Basel SBB Personenbahnhof“ benannte Bahnhof am Centralbahnplatz durchgehend als „Bahnhof SBB“ bezeichnet. Es handelt sich dabei um die im Allgemeinverständnis der Baselstädter/innen verwurzelte Bezeichnung (s. z. B. den offiziellen Stadtplan).
			Die Bedeutung der Fussnote (Ausgangslage) auf den Bahnhof Basel SBB kann nicht nachvollzogen werden. <i>Wir bitten um Erläuterung der Fussnote.</i>	
			Seite 32/33, Ziffer c2) Gebiete Klybeckquai und Westquai-Insel sowie c5) Gebiet Altenrheinweg: Die genannten Areale mit Bahnanlagen sind nicht im Eigentum der SBB. Die SBB ist aktuell nicht direkt am Prozess der vollständigen Verlagerung des Hafengebäudebereichs beteiligt. Mit der Absicht der Verlagerung des Hafengebäudebereichs werden jedoch die Bahnanlagen der SBB stark tangiert (z .B. Verlagerung von Rangieraufgaben nach Basel SBB RB). Wir weisen darauf hin, dass die SBB aktuell eine Studie über die künftige Anlagenentwicklung / -dimensionierung des Rangierbahnhofs Basel SBB II erarbeitet. Daraus soll hervorgehen, ob eine Verlagerung von Funktionen aus dem Kleinhüninger Hafen nach Basel SBB RB überhaupt realistisch bzw. zu welchen Konditionen möglich ist. Definitive Erkenntnisse dazu werden im Jahr 2014 vorliegen. Eine Teilnutzung des Hafens für städtebauliche Zwecke ist mit der Hafenerweiterung	Die Hafenerweiterung und -erweiterung ist ein gemeinsames Projekt des Kantons Basel-Stadt, der Schweizerischen Rheinhäfen und der SBB Cargo. Der abschliessende Entscheid zum trimodal Güterumschlagplatz liegt beim Bund. Die nationale Terminalstrategie, deren Mediation zwischen Branchenvertretern und Verbänden im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) anfangs Dezember 2013 zu Ende gegangen ist, ergab, dass der Standort im Vergleich zum Gateway Limmattal in der gesamten Transport- und

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>rung (Hafenbecken 111) und der Verlagerung des heutigen Terminals von der Klybeckinsel in den geplanten trimodalen Kombiterminal Basel möglich. Eine vollständige Verlagerung des Hafenbahnhofs scheint uns nicht realistisch, da für die Bedienung der Hafenbecken und der verbleibenden Anschlussgleise weiterhin eine zweckmässige Anlage für die Annahme und Formation von Güterzügen erforderlich sein wird. Bis planerisch gefestigte Antworten vorliegen, bleibt eine Verlagerung des Hafenbahnhofs vorbehalten. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i></p>	<p>Logistikbranche eine hohe Akzeptanz geniesst.</p> <p>Siehe insbesondere auch die Ausführungen des UVEK unter Ziffer 81.</p>	
94.	S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p>d3) Spitalareal Felix Platter</p> <p><i>„...soll das Spital auf einem Teil des Areals konzentriert werden. Der dadurch frei werdende Teil des Areals soll umgezont und für Wohnzwecke genutzt werden. Ein Entwicklungskonzept soll zu qualitätssichernden Verfahren führen“.</i></p> <p>1. Korrektur: Der Ersatzneubau muss auf einem Teil des bisherigen Areals errichtet werden.</p> <p>2. Das Areal bietet eine Möglichkeit, z.B. durch gemischtes Wohnen sowie Dienstleistungen verschiedene Nutzungsdrucke aus dem Quartier aufzufangen. Durch die zentrale Lage des Spitals und eine auf das Quartier abgestimmte Nutzung könnte sich ein Impulsgeber und Träger ergeben, der möglicherweise positive Auswirkung auf das gesamte Quartier hat. Von einer reinen Wohnnutzung ist abzusehen. Zudem könnte durch eine Anbindung an den Kannenfeldpark, dem neugestalteten Kreisel am Luzernerring und eine Weiterführung und Anbindung an den Naturraum Bachgraben ermöglichen und so eine „grüne Achse“ darstellen, die für das Quartier einen verbindenden Raum bedeuten könnte.</p>	Siehe Ziff. 175.
95.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Basta!	<p>Basta! lehnt eine von den umliegenden Quartieren <i>abgetrennte "Teilstadt"</i> ab. Dasselbe gilt für die Vorstellung, dass im Gebiet des heutigen Hafens am Klybeck- und am Westquai <i>total 7000 neu Einwohnende und Arbeitsplätze</i> Platz finden sollen. Berücksichtigt man den fehlenden Grün- und Freiraum und verzichtet auf den Plan, einer der dichtesten Stadtteile noch weiter zu verdichten, sind höchstens halb so viele Einwohnende und Arbeitsplätze realistisch. Statt auf Wachstum und quantitative Ziele zu fokussieren, verlangt die Basta! die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Quartierteils. Zukunftsfähig bedeutet für die Basta! in diesem Zusammenhang naturnah mit vielen Grün- und Freiflächen, energiepositiv, autofrei und dank genossenschaftlichen Bauten auch für Personen mit kleinem Einkommen bezahlbar.</p> <p>Basta! hält eine <i>neue Brücke nach Huningue</i> für unnötig oder gar schädlich, wenn sie für den MIV freigegeben wird. Sollte eine Brücke nach Huningue errichtet werden, darf sie ausschliesslich auf den Fuss- und Veloverkehr und allenfalls auf den schienenbasierten öffentlichen Verkehr ausgerichtet und von diesen Verkehrsformen genutzt werden .</p>	<p>Jene Bundesinstanzen, die für die bundesrätliche Genehmigung des kantonalen Richtplans sorgen, erachten die baselstädtischen Hafen- und Stadtentwicklungsabsichten als grosse Entwicklungschance für Basel-Stadt. Siehe dazu die Ausführungen des UVEK unter Ziffern 81 und 82.</p> <p>Die Brücke nach Frankreich hat vor allem eine städtebauliche Bedeutung. Sie verbindet zwei Stadtentwicklungsgebiete und setzt sich über traditionelle Grenzen hinweg. Die verkehrliche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr (Tram) und den Fuss- und Veloverkehr ist hoch. Für den moto-</p>

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

	<p>risierten Verkehr soll die Brücke maximal lokalen Charakter aufweisen um die angrenzenden, bestehenden Quartiere vor einer stärkeren Belastung durch den MIV zu schützen. Eine Verkehrsführung auf der Brücke ohne MIV ist eine Option, die in den nächsten Schritten der Planung untersucht werden soll.</p>
<p>In der Aufzählung, was für die Erreichung der Ziele vorausgesetzt wird, erscheint die <i>optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene, Strasse und Luft</i>. Der Luftverkehr ist in dieser Aufzählung fehl am Platz. Für BastA! sollte es zudem nicht darum gehen, diese Verkehrsträger optimal zu verknüpfen, sondern wenn schon um eine Verlagerung des Güterverkehrs von Luft und Strasse auf die Schiene.</p>	<p>Der Luftverkehr ist indirekt verbunden. Die Möglichkeit der Verknüpfung der Verkehrsträger ist eine der Trumpfkarten des Standortes.</p>
<p>Ein wichtiger Punkt in den Voraussetzungen ist <i>der Einbezug der Anliegen der betroffenen Bevölkerung</i>. Hier braucht es aus unserer Sicht eine massive Verbesserung. In die relevanten Fragen, wie beispielweise in den Inhalt dieses Richtplanentwurfs, wurde weder die Begleitgruppe noch die an den Quartierinformationen anwesende Bevölkerung einbezogen. Statt einer Planung über die Köpfe der Bevölkerung hinweg, sollte diese von Anfang an mitbestimmen können, wie ein neuer Quartiertel aussehen und genutzt werden soll.</p>	<p>Siehe Ausführungen zuvor.</p>
<p>Bei der <i>Mobilität</i> erwarten wir vom Kanton, dass er klar auf den Fuss- und Veloverkehr und allenfalls den ÖV setzt und ein autofreies Quartier anstrebt. Eine auf fossilen Energien basierende und massiv platzverschwendende Verkehrsform sollte in einem zukunftsfähigen Quartier keinen Platz mehr haben. Zudem darf den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen keine weitere MIV-Belastung zugemutet werden.</p>	<p>Die Hafen- und Stadtentwicklungsplanung bzw. die Planung zum Schwerpunktgebiet 3Land umfasst auch die Konzeption der Mobilität des gesamten Gebietes. Über den hier angebehrten Ausschluss des MIV kann zurzeit nichts gesagt werden. Sicher aber ist, dass Umnutzungen und Überbauungen konsequent auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet sein werden. Ein „autofreies“ Quartier kann im Zuge der weiteren Planungsschritte eine Option sein</p>
<p><i>Zu den Massnahmen / Details</i></p>	
<p>Die Zielsetzungen sind so umfassend und versuchen alles mit einzubeziehen, dass sie sich teilweise widersprechen und als Zielsetzung wenig bringen. Trotzdem nimmt BastA! zu einzelnen Punkten Stellung:</p>	<p>Die Zielsetzungen wurden vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt gemeinsam mit den Gebietskörperschaften Huningue und Stadt Weil am Rhein in einer Vereinbarung festgeschrieben.</p> <p>Sie sind im kantonalen Richtplan orientierend abgebildet und werden in den weiteren Planungsschritten und -verfahren ggf. modifiziert. Ihre Änderung steht hier nicht zur Diskussion. Deshalb wer-</p>

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

den die folgenden Vorbringen zur Kenntnis genommen; sie fliessen als Anregungen in die weitere Planung ein.

- | | |
|---|-----------------|
| a) BastA! lehnt eine "Teilstadt" inmitten bestehender Quartiere ab. Städtebaulich sollte ein neuer Quartierteil nicht "exemplarisch" sein, sondern sich in die umliegenden Quartiere einfügen, viele Grün- und Freiräume beinhalten und einer zukunftsfähigen Nutzung dienen. | Z. K. genommen. |
| c) Wir befürworten grundsätzlich eine Entwicklung nach innen, lehnen eine übermässige Verdichtung bereits dichter Stadtteile ab, wie sie im Basler Teil des 3Land Projektes angedacht ist. | Z. K. genommen. |
| d) Wir befürworten die Öffnung des Areals für die Bevölkerung und den freien Zugang zum Rhein. | Z. K. genommen. |
| e) Auch kleinere, wenig wertschöpfungsintensive Betriebe und Firmen sowie un- bzw. wenig kommerzielle Kultur- und Freizeitnutzungen müssen Platz haben. Statt auf noch mehr Büroflächen - von denen es in Klybeck/Kleinhüningen bereits jetzt zu viele hat - sollte Raum für Handwerk, Kleingewerbe etc. geschaffen werden. | Z. K. genommen. |
| f) Dieses Ziel können wir eigentlich befürworten, jedoch widersprechen die in f) aufgeführten Nutzungen einer vielfältigen Durchmischung. Im Gegenteil, einkommensschwache Personen, wertschöpfungsarme Betriebe sowie unkommerzielle Nutzungen scheinen nicht eingeplant zu sein. BastA! verlangt daher, dass die bestehenden Bauten soweit möglich erhalten bleiben und günstig umgenutzt werden können. Neue Bauten sind allesamt von Genossenschaften zu bauen, so dass die Spekulation verhindert wird und die Preise bezahlbar bleiben. | Z. K. genommen. |
| g) Die Zugänglichkeit des Rheinuferes ist absolut zwingend. Dazu ist es notwendig, dass die geplanten Bauten nicht zu einer weiteren Abtrennung der Quartiere vom Rhein führen. Das gilt neben den Hochbauten auch für einen allfälligen Kanal, welcher die ‚Rheininsel‘ vom Festland abtrennt und das Rheinufer nur über Brücken erreichbar macht. | Z. K. genommen. |
| h) Was "von hoher Qualität" ist, soll von der Bevölkerung bestimmt werden. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die Grün- und Freiräume für unterschiedliche Nutzungen für alle Bevölkerungsteile offen stehen, aber auch ökologisch wertvolle Bereiche enthalten. | Z. K. genommen. |
| i) BastA! befürwortet den Erhalt der wertvollen Naturräume. Neben dem Rhein sind jedoch auch die gesamten Schienenareale im betroffenen Areal gemäss Naturinventar von hohem Wert. Sie sollten daher grösstmöglich erhalten bleiben. Nicht zuletzt | Z. K. genommen. |

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

ist auch das von einem allfälligen dritten Hafenbecken betroffene Areal beim ehemaligen DB-Rangierbahnhof von grossem ökologischem Wert. Wird das hier genannte Ziel der Wahrung wertvoller Naturräume ernst genommen, braucht es grosse Anstrengungen, um den hervorgerufenen Verlust an Naturraum mindestens auszugleichen.

j) BastA! befürwortet diesen Absatz, insbesondere die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Es ist dabei aber zu konkretisieren, dass die Erreichbarkeit für den MIV nicht ausgebaut werden soll.

Z. K. genommen.

k) Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr muss mindestens um 10% reduziert werden, das verlangt der Gegenvorschlag zur Städteinitiative. Es wäre daher sinnvoll, auf einen autofreien Quartierteil zu setzen. Während in anderen Kantonen immer mehr Überbauungen autofrei realisiert werden, fehlt Basel - trotz guter Voraussetzungen - noch immer ein autofreies Ökoquartier.

Z. K. genommen.

l) BastA! verlangt, dass die Umweltbelastungen massiv reduziert werden und nicht bloss eine Stabilisierung angestrebt wird.

Z. K. genommen.

m) BastA! fordert ein energiepositives Quartier und nicht bloss einen "möglichst minimierten" Gesamtenergieverbrauch.

Z. K. genommen.

n) Eine Finanzierung der Hafenentwicklung und allfälliger Visionen wie eine Rheininsel oder neue Brücken durch die neuen Nutzungen am Klybeck- und Westquai lehnen wir vehement ab. Im Gegenteil, der Kanton sollte bereit sein, zugunsten der Bevölkerung und der Umwelt zu investieren.

Z. K. genommen.

96. **S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)**

Bützberger Judith Vera II

Stellungnahme Richtplan BVD in Form eines offenen Briefes an Herrn Regierungspräsident Guy Morin

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Morin

Ich sende Ihnen hier meine Stellungnahme, Korrekturen, Bemerkungen, Anregungen zum Richtplan (Belangen Klybeckinsel Hafenentwicklung/Dreiländereck).

Betreffend Mitwirkungsverfahren siehe Ziff. 6.

Da ich erst sehr kurzfristig seit einigen Tagen von der Möglichkeit dieser Einsicht und Korrekturanregung unterrichtet bin, ist dieser sehr kurzfristig verfasst worden und bedarf der Ergänzung innerhalb eines Zeitraumes, in dem man einen solchen Richtplan in Ruhe und mit entsprechenden Informationen und Erklärungen, die von der Stadt gestellt werden in den Gemeinden, sich erarbeiten, durcharbeiten und sich mit der für einen Laien fremdenpolitische Sprachführung entsprechend auseinandersetzen kann. In diesem Zeitraum, auch im Zeitraum von 6 Wochen (Weihnachtszeit ist für geistliche und nicht politische Arbeit einzusetzen) ist ein so umfangreicher Richtplan für einen Laien *nicht* fassbar, noch zeitlich neben dem Alltag überhaupt ganz durchstudierbar. *Es braucht wahrlich nicht viel Fähigkeit von Übersicht, um dies zu*

Die übrigen Ausführungen, soweit sie gemäss § 74 Abs. 2 BPV die Richtplanung unmittelbar berühren, werden zur Kenntnis genommen.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Stellungnahme

wissen. Ich gehe davon aus, dass Sie, Herr Regierungspräsident und das BVD, sich dieser Meinung einstimmig anschliessen. Ich werd mich sehr gerne informieren, wie lange ein seriöser Fachmann! Politik braucht, um einen solchen Richtplan ordentlich durchzustudieren und dann zu bearbeiten, um dann entsprechend Bemerkungen, Anmerkungen und Korrekturen Anregungen zu machen. Wenn die Regierung und BVD (Fachleute) *vier Jahre braucht nach Fertigstellung, bis sie einen solchen Richtplan der Öffentlichkeit nur präsentieren, vorher Jahre um in aufzustellen, was sollen dann Laien in 6 Wochen, wenn ich höflichst fragen darf?* Abgesehen davon macht man einen Vertrag mit Frankreich und Deutschland erst nach einer ordentlichen Ausarbeitung in ehrlichem und ernsthaften Zusammenwirken mit der eigenen Bevölkerung. Kopie geht an BVD, sowie diese Tage an Frau Bundespräsidentin Eveline Widmer Schlumpf (mit separatem Schreiben). Ausserdem schicke ich einen verkürzten Leserbrief in Form eines offenen Briefes an Sie, Herr Morin, an sämtliche Tageszeitungen der Deutschschweiz, sowie SRF, Tele Basel, Radio DRS.

Stellungnahme zum Richtplan des Kanton Basel- Stadt
(Thematik Dreiländereck/Klybeckinsel|Hafenentwicklung)
Korrekturen
Bemerkungen, Anregungen, Gedanken Bedenken

In Form eines Briefes an den Herrn Regierungspräsidenten Guy Morin und an das Verkehrs- und Baudepartement von Basel- Stadt
Kopie geht mit einem Schreiben an Frau Bundespräsidentin Eveline Widmer - Schlumpf
Verkürzte Version als Leserbrief an alle Tageszeitungen, Tele Basel, SRF, Radio DRS

Habakuk 2, 12" Weh dem, der die Stadt auf Blut baut und richtet die Burg auf mit Unrecht" Habakuk 2. 9" Weh dem, der unrechten Gewinn macht zum Unglück seines Hauses" Worte des lebendigen GOTTES AMEN

Basel, den 24. Januar 2013

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Morin Sehr geehrte Damen und Herren des Bau- und Verkehrsdepartements Basel

Ich richte diesen offenen Brief an Sie betreffend Neugestaltung Klybeckinsel Hafens-areal anlässlich des Richtplanes des Kantons Basel- Stadt.

Als erstes beantrage ich eine zweite Auflegungsphase des Richtplanes. Angesichts der Tatsache, dass dieser Richtplan schon Januar 2009 fertiggestellt wurde, ist nach 4 Jahren eine Auflegungsphase zur Einsicht, Information und Mitbeteiligung sprich

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

Korrektur der Bevölkerung insbesondere um die Weihnachtszeit, die " Heilige Zeit" nicht in der Relation der Gewichtigkeit dieser Entscheide entsprechend. (siehe bereits verschickte spezielle Mail an Herrn Regierungspräsidenten Morin und BVD.

Verantwortung und Ethik

Als erstes muss ich als ernsthafte und intellektuell hochstehend studierte Bürgerin ganz einfach fragen, wo ihr Verantwortungsgefühl ist?

Verantwortung bedeutet, dass man etwas Sorge trägt. Das nennt man Verantwortung.

Als regierende Einheit gilt Ihre erste Verantwortung Mensch und Umwelt, der Stadt Basel ihren Bewohnern mit Umwelt gegenüber. Das ist klar erstes Gesetz für jeden, der in die Politik einsteigt.

Ich erkenne in diesem Richtplan ein geschriebenes Dokument, in dem es zwar nicht an Worten und Paragraphen fehlt; es ist jedoch dem Normalbürger unterschiedlichster intellektueller Schulungen, dem ein solches Dokument dienen soll als Information und um seinem Recht und seiner Pflicht der Mitarbeit innerhalb der Demokratie nachzukommen, kaum verständlich, was die zuständigen Departemente damit sagen wollen. Auffallend ist indessen sofort nach einigen Minuten:

Zweideutigkeiten schimmern durch; man kann nach rechts oder nach links interpretieren, gerade nach eigenem Gusto, oder den entsprechenden Strömungen, Tendenzen, die gefragt sind, um daraus Vorteil zu ziehen. Die sprachliche Formulierung ist so angelegt.; handfeste klare Aspekte sind kaum zu erkennen, ausser dass man sofort durchblickt, dass hier an erster Stelle der erstrebten Planung der Faktor Wirtschaft und Gewinn berücksichtigt wird, anstatt Mensch und Umwelt. Damit ist schon das erstes Gesetz, zu dem Politiker sich dazu verpflichtet haben, wenn sie ins Amt gehen, nicht eingehalten. Für den Normalbürger ist ein solcher Richtplan eine Überforderung, so wie ein nicht Musikausgebildeter, keine Partitur lesen kann, auch nicht jemand, der sonst akademische Studien absolviert hat. Zeitlich werden sich wenige einrichten können, diesen entsprechend zu studieren, ausserdem fehlt das Know-How. Innerhalb einer solchen Zusammenarbeit vom Bürger und Regierung (ich nenne klar den Bürger an erster Stelle, da die Regierung von GOTT beauftragt ist im Dienste des Bürgers zu wirken) muss auch von Parlament einbezogen werden, dass in der heutigen Informationsüberflutung des verplanten Alltages kaum jemand sich die Zeit nehmen kann, innerhalb von 6 Wochen (nachdem der Richtplan schon seit 2009 Januar fertiggestellt ist und vier Jahre darauf wartet, innerhalb von 6 Wochen, um die zeitlich über den Alltag hinaus belastendste Zeit" der Heiligen Zeit" Weihnachten des Jahres von der Gesamtbevölkerung eingesehen zu werden und entsprechende Mitgestaltung zu erlangen) einer solchen Aufforderung nachzukommen. Die Regierung ist sich dessen sicher bewusst, dass dies die ungünstigste Zeit. Auch gehen die Bürger im Winter weniger gern aus dem haus als im Frühjahr, wo man beschwingt ist. Die Regierung muss immer miteinbeziehen, wie lange es dauert,

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

bis überhaupt die Information durchfließt und dass viele gar nicht sich bewusst sind, dass sie so eine Möglichkeit nutzen können. Und vom Zeitpunkt des Bewusstseins braucht es nochmals einen geraumen Zeitpunkt, bis der Durchschnittsbürger handelt. Das alles bezieht man in solche Aktionen ein, insbesondere wenn dieser Richtplan schon Jahre existent ist. Und wofür sich die Fachleute Jahre Zeit nehmen, soll der Bürger als politischer Laie innerhalb von 6 Wochen, neben dem überbelasteten Arbeitsalltag und Weihnachtszeit, die den geistigen Gehalten des Lebens zugebracht sind, sich den Gehalt dieses Richtplanes, der in einer politischen Fachsprache verfasst ist, nicht nur einverleiben, sondern auch noch Bemerkungen, Korrekturen anbringen, die dann als Mitgestaltung benannt wird. Dass diese Relationen einen fast verwirrend bizarren Aspekt aufweisen, werden Sie, meine Sehr geehrten Damen und Herren, wohl einstimmig bestätigen. Da ist irgend etwas in der Relation denkbar ungünstig verschoben für eine Partei.

Informationsstelle

Eine die politische Sprache erklärende Stelle im Parlament (nicht nur eine telefonische, auch wenn sie die gestellten Fragen sehr fachgerecht und freundlichst beantwortet, was ich vermerken darf), scheint mir eine Notwendigkeit, um eingerichtet zu werden, damit jeder Bürger, egal welchen intellektuellen Standes sich einmal wöchentlich (so wie eine Rechtsauskunft eingerichtet ist) mit Fragen zum jeweiligen politischen Geschehen informieren kann und Erklärungen bekommt. Können auch in den Gemeinden aufgerichtet werden, was vermutlich noch mehr Sinn macht. Ich mache hiermit den Antrag um Erstellung solcher Informationsstellen im Parlament und den Gemeinden.

Dreiländerentwicklung(Klybeckinsel/Hafenentwicklung)

Auf der Klybeckinsel soll eine "Neue Stadt" entstehen. Wir kennen Bilder davon. Ich sinniere einfach als Mensch, wie kann man so weit von allem ermesslich ethisch verantwortlichen Denken wegkommen, um sich in solch unsinnigen, man kann auch sagen wahnsinnigen Visionen zu verlieren? Wie ist so etwas möglich? Was muss im Geist, in der Seele von Menschen vorgehen, die so keine Ethik in Bezug auf Umwelt, Schöpfung, Mensch, Tier und Pflanzenwelt mehr haben? Sie, Sehr geehrter Herr Morin sind als Arzt ausgebildet. Soviel ich weiss, muss ein Arzt beim Staatsexamen einen Eid ablegen, der Sie vor Gott verpflichtet, sich jedem Menschen gegenüber in Barmherzigkeit und Hilfestellung zu dienen. Es gibt im Beruf des Arztes keine Wertung! Mensch ist Mensch und als Arzt haben Sie die Verpflichtung jedem Menschen in jeder erdenklichen Situation beizustehen. Es gibt keine sog. Soziale Unterschiede, de es sowieso nicht gibt. Diesen Eid haben Sie geschworen! *Auf eine solche menschliche Ethik muss jede Politik ausgerichtet sein. Das ist Ihre Verantwortung. wofür Sie arbeiten und entlohnt werden.*

1. Aesthetik beim Haus - und Städtebau

Aesthetik ist beim Haus, wie Städtebau ein nicht zu unterschätzender Aspekt. Als Arzt weiss man, dass sowohl der psychisch- seelische Zustand, wie der entspre-

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

chend psychosomatische und letztlich somatische Zustand in höchster Abhängigkeit steht zum Umfeld, was für Eindrücke ihn prägen, wie und wo man auch innerhalb der nächsten Umgebung Kraftquellen findet. Der Zustand einer Therapiegesellschaft zeugt von den falschen Entwicklungen. Jahrhunderte gingen von einer geistigen Basis aus, ihre sowohl Wohnhäuser, Arbeitsräume, wie geistlichen Räume, sprich Kirchen, dementsprechend zu gestalten. Dies ausgerichtet auf das Wohlbefinden des Menschen. Stehen Sie vor einem Haus aus dem 19. Jahrhundert. noch bis in die 50er {Anfangs 60er Jahre. erlebt man dies als eine Kraftquelle, dies beschauend. Stehen Sie hingegen vor einem Betonhaus. einem Hochhaus das schachtelförmig sich auftürmt, so wirkt dieser Anblick demoralisierend. Weshalb fährt man nach Venedig, nach Florenz in die Ferien? Wegen der Schönheit des Städtebaus. Setzen Sie sich dann, Sehr geehrter Herr Regierungspräsident in die Vorstädte zwischen die grauen, vom Abgas verschmutzten Schachtelhäuser, um Kraft zu tanken? Ergötzen Sie sich an diesen Bauten und nehmen Ihren Espresso dort ein? Oder ev. nicht eher zwischen den herrlichen Bauten (die teils in kürzester Zeit erbaut wurden), die im Settecento entstanden wurden? In das Fenice, das wieder aufgebaut wurde nach alter Schönheit? Es ist also doch möglich noch so zu bauen. Ich schlage vor, dass dementsprechend die Herrschaften die Ferien und Reisen in Zukunft in den Vorstädten verbringe, wenn sie dies grau in grau den herrlichst inspirierenden, wunderbarsten Hausbauten und Städten, die in den letzten Jahrhunderten auf Basis einer geistigen Ästhetik gebaut wurden, vorziehen. Wir zehren von der Schönheit dieser Bauten, die noch bis in die 60er Jahre inspirierend gebaut wurden, mit Sorgfalt, der Umwelt Respekt entgegenbringend. Vom Münster bis zum einfachen Fischerhaus an der Schulhausstrasse im Dorf Kleinhüningen. Die Aesthetik von Wohnraum mit entsprechender Natur in der Umgebung ist fundamental wichtig für die Gesundheit eines jeden Menschen. Eine den Planungen des Richtplanes entsprechende Stadt, die aus sog, Schachtelhäusern, die möglichst weit in die Luft, zum Himmel ragen, sog. Wolkekratzer (schon der Turm von Babylon hat schwerstes Unglück gebracht... ..), schafft die beste Voraussetzung für kranke Menschen (psychisch und somatisch). Menschen werden zu .. Hamstern, Karnickeln .. reduziert. die möglichst anonym ein und ausgehen, um dann in entsprechenden Einkaufszentren den selben Alltag zu pflegen. Soziale Armut wird vorprogrammiert. Kinder sollen in solcher anonymer Umgebung aufwachsen. Krankheit ist natürlich wirtschaftlich sehr wertschöpfungsintensiv für einen Mediziner.

Sehen Sie, ich hab oben geschrieben, die Formulierungen lassen sehr viel Spielraum für wertschöpfungsintensive Nutzung. Dass dies in die Planung eines medizinisch gebildeten Politikers einbezogen wird, ist sicher eine Form von Deformation professionell, oder ganz einfach Kalkül? Dazu kommt, dass man durch Hochhäuser wertvollstes Licht abschneidet (Man weiss, dass mangelndes Licht schwerste Depressionen verursacht, das weiss jeder Arzt) Gutes Leben hängt mit Licht zusammen; Jesus trat zu uns, um uns in der Finsternis "Licht" zu bringen; mit der Finsternis identifiziert sich eine andere Instanz, Luzifer, der den Höllensturz absolvierte) Diese Instanz identifiziert sich auch mit allem. was Gewinn bringt. Alles, was mit grossem Geschäft.

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

Wirtschaft. Konsum. Ausnutzung, übertriebene Lust, fleischlicher Befriedigung im Übermass, mit Pornographie, Missbrauch unethischem schlechthin zu tun hat. Was unsere Gesellschaft schwer dominiert heute, hat seinen Herd bei dieser "anderen Instanz", die den berühmten Höllensturz machte. Wie sehr Sie sich bewusst sind, Sehr geehrter Herr Morin, in welche Richtung Sie sich schon von Ihren ethischen christlichen Wurzel entfernt haben, das müssen Sie wissen. 2000 Jahre Christentum sollten reichen, um sich die entsprechend geistige Basis auch im Jahr 2013 bewusst zu sein (vor allem nach Weihnachten) und angeeignet zu haben auch für einen Regierungspräsidenten/Arzt und ein Verkehrs- und Baudepartement, besonders, wenn es um Mensch, und Umwelt, schlicht um die "Schöpfung" geht.

2. gemäss Richtplan: *"Ziel ist, ein von Störungen und Immissionen unbeeinträchtigtes nebeneinander von Wirtschaft, Gewerbe, Kultur, Freizeit und soweit möglich Wohnen"*

Korrektur .. *Zielsetzung ist, einer breiten Bevölkerungsschicht und der Umwelt, sprich Schöpfung, gerechte Gestaltung der Klybeckinsel, was dem heisst.*

Wohnen auf die Zielsetzung einer gesunden, lebendigen Gesellschaft und Ökologie ausgerichtet. in deren Dienst sich eine entsprechende Wirtschaft und das Gewerbe leben stellen' nicht umgekehrt! Kultur und Freizeit sind auf das Wohl dieser lebendigen, einer jeden Vielfalt Mensch entsprechende Gesellschaft ausgerichtet, im Sinne der Menschenrechte, jedem Mensch steht der gleiche Respekt und Recht zu

Als Idealnutzung einer störungs- und immissionsfreien Nutzung. wenn dies erste Zielsetzung ist, bietet sich hingegen als Ideallösung eine Friedhofanlage/Friedhofinsel an.

Wertschöpfungsintensivste Nutzung bietet sich hier optimal an, in einer guten Einverständnisnahme mit den Verstorbenen entsprechende Vereinbarung der Berücksichtigung im Testament. Städtevergleichend Venedig hat z. Bspl. eine Friedhofinsel. Zürich hat gerade ein Friedhofforum eröffnet, da gibt es auch kulturelle Anlässe, Vernissagen mit Musikeinlagen. Gleichzeitig kann man sich gleich den eigenen Sarg aussuchen, sicher mit netten Stoffbezügen. Durchaus zu überdenken als Nutzungsmöglichkeit der Klybeckinsel. Eine friedvolle Friedhofinsel, völlig immissions- und störungsfrei.

Die Reihenfolge der Auflistung fällt im Richtplan sofort auf, gemäss deren Prioritäten eine Neunutzung erfolgen soll. 1. *Wirtschaft*, 2. *Gewerbe*, 3. *Kultur* 4. *Freizeit und soweit möglich* 5. *Wohnen*. KORREKTUR Als Verantwortliche jeder Einheit muss eindeutig stehen 1. Gott (ohne Gott geht gar nichts; spätestens auf dem Totenbett wird man diese Erfahrung machen, wenn es dann auch zu spät sein kann) 2. Mensch und Umwelt, dann Gewerbe, und daraus erfolgende wirtschaftliche Eloquenz, 3. Kultur und Freizeit, kann man unter Umständen zusammennehmen 1. werden Kir-

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

chen (keine Betonkirchen, bitte) geplant, möglichst auf eine Einheit des Glaubens ausgerichtet (1. Gebot, Gott steht an erster Stelle, ihm gebührt die Ehre und er gibt uns ja seine Schöpfung zur Verfügung, hilft über den Heiligen Geist, dass überhaupt etwas getätigt werden kann) geistliche Räume, als 2. Mensch und Umwelt, sprich die Bedürfnisse für ein gesundes Leben sollen abgedeckt werden, sprich Wohneinheiten, die sowohl äusserlich als innen ästhetisch und praktisch den Bedürfnissen einer vielschichtigen Bevölkerung von Familien, Jungesellinnen, Jungesellen, Paaren, Behinderten, Senioren, Kranken, auch psychisch instabilen Menschen und WGs entsprechen. Der ästhetische Aspekt eines jeden Baues muss den Bezug zur Kultur- und Traditionsstadt Basel schaffen und stilgerecht aufrecht erhalten (das muss vom Denkmalschutz und ähnlichen Institutionen, die zum Schutze der Stadt Basel eingerichtet wurden, abgesegnet werden), wie auch zu den angrenzenden Städten aus Frankreich und Deutschland. Visuell darf eine städtebauliche Anlage die bereits stehenden Infrastrukturen nicht erdrücken, sprich die Höhe der Bauten muss dem gesamten Umfeld angepasst sein. Häuser müssen! ästhetische Aspekte und das Wohlbefinden eines Menschen berücksichtigende ästhetische Ausrichtung haben, nicht eine profitorientierte. Genossenschaftswohnungen, nicht mehr als 5- 6 stöckig mit entsprechendem Umfeld, das soziale Begegnung, Kontakt und Begegnung fördert. 3. Gewerbe und entsprechende wirtschaftliche Ergebnisse sollen sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren, die gerne in persönlicher Ambiente einkaufen. Handwerk und kleine Läden haben gesetzlich den Vorzug. Bauernbetriebe mit Möglichkeit zur Mitarbeit temporär, mit Selbstversorgung muss entsprechend genug Raum bekommen auf der ökologisch gestalteten Klybeckinsel.. Vorteilhaft über die ganze Insel verstreut angelegt, auch um den nächsten heranwachsenden Generationen, den Bezug zum landwirtschaftlichen Betrieb zu erhalten. Da klar nicht mehr eine Politik der Expansion gefragt ist in unserer Zeit, das kann sich jeder mit etwas gesundem Menschenverstand ausrechnen, sondern eine Politik der Reduzierung, Einschränkung sollen Einkaufszentren aus triftigen Gründen ausgeschlossen werden. Sozial und ökologisch sind solche Zentren in jeder Hinsicht verantwortungslos. Eine Population von Kind bis Senioren braucht. um sozial gesund zu bleiben kleine Gewerbeeinheiten. die den sozialen Kontakt fördern. Das sollte ein Mediziner eigentlich wissen! Es braucht auch keine neuen unterirdischen Restaurants mehr, man kann sich nicht zu Tode fressen bei all dem, was angeboten wird, während arme Menschen verhungern tagtäglich. Da der Regierung mit Sicherheit Mensch und Umwelt an erster Stelle am Herzen liegt, besonders als Mediziner, dafür verpflichtet er sich in solchen Ämtern vor GOTT, so ist mit Einverständnis mit Sicherheit zu rechnen, dass man durch optimale soziale Kontaktmöglichkeiten, Einheiten auch im Alltag, den geistig- seelisch und somatisch gesunden Menschen fördern will. 3. Kultur und Freizeit, quartierbezogene Kultur ist sicher zu fördern, um den Medien entgegenzuarbeiten. Freizeitangebote entsprechend, für Kinder vor allem Zonen, in denen sie aus eigener Kreativität ihre Freizeit verbringen können, zBspl. Sandzonen, wo sie Sandburgen bauen können, ohne sog. Animation. Das fördert die Fantasie, Kreativität, Konzentration und schützt vor Trägheit und Bequemlichkeit. Dies alles, um eine gesunde Entwicklung in Hinsicht auf ihre Arbeitstätigkeit als Erwachsene zu basieren.

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

Freizeit soll so gefördert werden, dass lebendige Möglichkeiten wieder den Raum einnehmen, den die Medien, ob TV oder Internet heute einnehmen. Lebendige, aktive Freizeit in Begegnung mit Mensch und Tier soll Zielsetzung sein, um die Medienwelt zu ersetzen. Das soll die Zielsetzung der Regierung sein für den Faktor Freizeit. Eine lebendige Gesellschaft soll die Szene bestimmen. Menschen, die Freude am Leben haben und dies in einer kulturell gemischten sozialen Einheit, der Lebendigkeit entsprechend zum Ausdruck bringt. Lebendigkeit äussert sich vor allem durch Kontakte, soziale Anlässe, geistliche Anlässe, gemeinsames Singen, Tanzen, Feste und Austauschmöglichkeiten im Alltag, Parkanlagen, angenehme Sitzgelegenheiten etc. Zielsetzung soll sein: Ein einfacher Lebensstil, der sich auf das Wort Gottes ausrichtet" Sorget Euch nicht um Essen und Trinken, nicht um Kleidung, gibt es nicht Wichtigeres im Leben Matthäus, 6". was da heisst, nicht dem Uebermass an Essen und Trinken an Kleidung, Schmuck soll die Aufmerksamkeit geschenkt werden, nicht dem Konsum, dem Besitz gefrönt werden, sondern den wahren Werten des Lebens, was da heisst, Liebe, Freude, Frieden, Einheit, Gemeinsamkeit, gemeinsames reduziertes Wohnen. Reduzieren der m2 pro Person (auch Single leben) ,dafür soziale Gemeinschaft gefördert werden. Familiengärten, Parkanlagen mit Grillplätzen und Sitzbänken, etc. Ein durchmischtes Wohnen von Jung und Alt, von Gesund und behindert soll die Gesellschaft in Einheit und Frieden bilden.

2. Um einer optimale Gestaltung einer solchen städtebaulichen Planung innerhalb einer Gesellschaft zu entsprechen, bewährt sich einen Wettbewerb auszuschreiben. Die Regierung hat dies unsinnigerweise nicht miteinbezogen beim Beginn von Planung. Auch das ist Verantwortung dem Bürger gegenüber. Das ermöglicht dem Bürger, sich von verschiedenen Möglichkeiten ein Bild zu verschaffen., was ihm zusteht, jedem einzelnen, um dann gemäss demokratischem Denken ein Objekt auszusuchen. Kein Hausbesitzer wird sich ein Haus bauen lassen von einem Architekten, ohne die Planung gemeinsam anzugehen. So verhält dies sich auch bei einem Städtebau. Ein Planen ohne von Anfang an Einbezug der Bevölkerung ist unsinnig und undenkbar. Der Herr Regierungspräsident wird mir ja zu - stimmen, dass man eine Stadt nicht aus wirtschaftlichen Gründen und Fundament baut, sondern auf Basis der Bevölkerung. Der Mensch steht immer an erster Stelle! Sollte dies nicht in seiner Verantwortung, wie der des Verkehrs- und Baudepartements verankert sein, sind diese Damen und Herren, auch Sie, Sehr geehrter Herr Morin, ganz einfach an der falschen Position. Eine Regierung stellt sich in den Dienst der Bevölkerung (nicht der Wirtschaft !, das ist ein sehr bedeutender Unterschied: Die Wirtschaft stellt sich wiederum in den Dienst der Bevölkerung, nicht umgekehrt. Dazu braucht man nicht Politik studiert haben. Das sind Binsenwahrheiten! Die Regierung hat einen undurchsichtigen Planungsweg gesucht, so dass viel investiert wurde in ein Planungsobjekt, das schlichtweg ethisch unverantwortbar ist. wenn nicht an der Grenze des Verbrechens liegt. Wir sind anscheinend im Zeitalter der ethischen Verbrechen. Wir sind an einem Punkt, wo man nicht mehr experimentieren kann mit Mensch und Umwelt. Die Situation ist in jeder Hinsicht sehr prekär. Die Schöpfung darf und soll nicht weiter ausgesaugt werden. So sind wir beim Punkt Familiengärten.

3. Familiengärten müssen unter allen Umständen aufrecht erhalten und erweitert werden. Hier ist Expansion am Platz. Sie sind sowohl ökologisch wie auch sozial von wichtigster Bedeutung. Jedes Stück Natur ist sowohl für die Reinhaltung der Luft, für den Erhalt unseres Planeten und das Leben auf dem Planeten Erde, wie auch für die geistig psychisch-seelisch Komponente von höchster Bedeutung. Auch das weiss ein Arzt. Sehr geehrter Herr Morin. Ihre Partei ist abgesehen davon die für "Grün" eintretende. Es genügt nicht, als jung Ideale zu haben, die man dann, wenn man etabliert ist, über den Haufen wirft. Dem sagt man auf Deutsch gesagt "die Seele verkaufen", wenn es um Karriere geht. Die Möglichkeit, sich selbst über eigenen Anbau von Gemüse und Früchten eine Ressource innerhalb kreativer und ökonomischer sinnvoller Eigenproduktion zu verschaffen, wie auch eine Freizeitzone zu haben, ausserdem mit sozialen Kontakten eng verknüpft (Familiengartenvereine) ist von unschätzbarem Wert für die stadtorientierte Gesellschaft, die den Bezug zur Natur und Landwirtschaft, sowieso verlustig ist. Somit den Kindern auch ein Stück Bezug zur Natur, zum Anbau von Gemüse und Früchten, von Blumen weiterhin zu ermöglichen, ist eine ebenfalls ethische Verantwortung jeder Regierungseinheit.

3. KORREKTUR Weitere Expansion von Verkehrserschliessungen wie Tramlinien (Stücki Erschliessung) und neue Autostrassen, Brücken sollen grundsätzlich ausgeschlossen werden. Wenn Kunden jetzt nicht kommen, werden sie auch nicht kommen, wenn mehr Tramlinien stehen. Das weiss der gesunde Menschenverstand und der erfahrene Geschäftsmann. Die jetzigen Möglichkeiten sollen aufrecht erhalten und gepflegt werden. Sie reichen absolut für die Ansprüche. Hingegen soll der Autoverkehr reduziert werden. Fahrprüfungen sollen erschwert werden, da die Fahrdisziplin der Autofahrer drastisch sich verschlechtert hat. Eine verkehrsfreie Klybeckinsel, sprich Velofahrer und Fussgängerzonen soll ausschliesslich angestrebt werden. Dies in Rücksicht auf die Umwelt, sowie um Lebensqualität zu steigern. Lebensqualität steht –wertschätzungsintensiver Nutzung.

4. s. 45 *Die Areale des Klybeckquais sollen mit einer die wirtschaftlichen Anforderungen und Chancen berücksichtigenden Planung wertschöpfungsintensiv genutzt werden.* Die schönste Wirtschaft ist nichts wert. wenn dabei die Schöpfung zugrunde geht! Damit sind die Richtlinien schon aufgestellt. Auch wenn Sie, Sehr geehrte Damen und Herren in Ihrer Strategie damit spekulieren, dass Sie diese Zerstörung nicht mehr erleben und sich somit mit dem " Profit" auf und davon machen können, im Grabe liegend ;dann müssen Sie eines wissen, Sie werden keinen Rappen Ins Grab mitnehmen können und anhand Ihres Richtplanes, den Sie im stillen Kämmerchen ohne erst die breite Bevölkerung miteinzubeziehen, erstellt haben, schon mit Verträgen von D und F gezeichnet, dem Bundesamt vorgestellt, werden Sie dann erst ihre wirkliche Rendite erleben, wenn Sie vom Totenbett in die geistige Welt hinüberwechseln und Meister Satan Sie höchstpersönlich empfängt. Dann werden Sie mit Sicherheit Zeit haben in der Hitze der Hölle zurückdenken. an all Ihre Paragraphen. (diese werden dann um sie herumschwirren I die Sie ein - und aufsetzten. um

ehrliche Menschen in den Rücken zu fallen und Gottes Schöpfung schamlos auszusaugen. Unwiederherstellbar! Und dafür wollen Sie die Verantwortung übernehmen. Dass unsere Welt zugrunde geht. Sprechen wir Klartext und sprechen es aus, wie es ist. Das ist Ihre wirkliche Zielsetzung! Auch in der heutigen Welt gilt noch, man kann nicht zweien Herren dienen, unserem HERRGOTT und dem Mammon (was da heisst, Geldgier, Konsum, Intrige, Habsucht, Ausnutzung, Missbrauch, Zerstörung Karriere, Pornographie, etc.). Es lohnt sich, dies immer vor Augen zu halten. Und mit einer Spende am Ende des Jahres oder einem Kirchenbesuch am Tag der Armut, ist die Angelegenheit nicht vom Tisch gewischt, Herr Morin , und Vergebung erlangt, die den Weg ins Himmelreich ebnet. Und die Ewigkeit ist dann sehr, sehr lang! Die Gesellschaft mit Politikern wie Hitler, Mussolini und Consorte ist auch nicht so erquicklich, obwohl man vielleicht mit dem AAA- Programm (Arme, Alte, Ausländer) sicher gewisse Gesprächsthemen in Verwandtschaft besprechen dann kann. GOTT sei Dank dürfen diese 3AAA 's sich dann jedoch im Himmel auf seidigen Wolken wissen, herrlich aufgehoben zwischen Cherubinen und Seraphinen.

5. Sozialpolitik (Begriffe A Politik der 90er Jahre)

A1 .. Arme" gibt es nicht, es gibt höchstens .. einfach Lebende ... die einen gewollt, weil sie um der Erkenntnis wissen, dass nicht im Reichtum und Besitz die Zufriedenheit zu finden ist (was man wiederum in der Bibel, und allen anderen Glaubenslehren, wie Buddhismus, wie auch in jedem Märchen nachlesen kann)

die andern ungewollt.
was auch Sache der Regierung wäre, den Wurzeln der Übel einmal nachzugehen. nicht der Symptombekämpfung, da könnte man mit Sicherheit sehr viel Skrupellosigkeit, Ungerechtigkeit, Intrigen, Beziehungslaufbahnen, etc. aufdecken, was sehr zum Wohle einer gesunden Gesellschaft beitragen würde, Jede Pflanze wächst auf gesunden .guten Wurzeln.

A2 .. Alte" gibt es auch nicht, Es gibt nur SeniorenInnen. zu denen auch Ihre Eltern gehören. Eine Gesellschaft. die keinen Respekt mehr hat vor den Älteren. vor der Erfahrung. dem Wissen. der Erkenntnis der älteren Generation, (auch dies in jeder Glaubenslehre verhaftet, ob Christentum, Buddhismus) ist auch ethisch verloren und hat keine Zukunft mehr, Respekt vor älteren Menschen ist erstes Gesetz.

A3 .. Ausländer .. gibt es auch nicht. Verschiedene Kulturen begegnen sich durch die Völkerwanderung unserer Zeit, Völkerwanderung gab es immer in der Geschichte .. Auch hier gilt als erstes Respekt vor dem Mitmenschen; Kulturen bereichern sich, wachsen zu einer Einheit zusammen, reichen sich im Frieden die Hand und helfen sich.

Im christlichen Denken gibt es keine Wertung, keine Unterschiede. Ob einfach oder

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Stellungnahme

mehr verdienend, ob gesund oder behindert, ob Bettler oder Regierungspräsident, ob Diener oder König, alle haben die gleichen Menschenrechte. Ein Politiker. der wertet. ist kein Politiker. | Ein Politiker steht in erster Linie vor Gott im Dienste jedes einzelnen Menschen der Bevölkerung, Egal. welche Sparte er vertritt.

Credo für einen verantwortungsbewussten Richtplan betreff Klybeckinsel. jedoch auch anderweitig

Das ist das Credo eines verantwortungsvollen Politikers. Und dies muss das Credo sein für einen jeden Richtplan , dass er sich an Mensch und Umwelt orientiert, sich an einer reduzierenden, ebenfalls verantwortungsbewussten. nicht gewinnbezogenen. sprich wertschöpfungsintensiven (was soviel heisst. wie die Ressourcen der Schöpfung aussaugenden) Wirtschaft orientierend, die darauf ausgerichtet ist, Ungleichgewicht in Einkommen und Vermögen ausgleichend zu steuern. Unnötige Importe zu Gunsten von hiesigen Herstellern zu reduzieren (sprich Hafententwicklung auf Notwendigkeit überprüfen)und jeden nur möglichen Beitrag zu leisten, dass Hunger, Not und Elend in unserer Welt reduziert wird. Das ist ein verantwortungsbewusstes Credo! Wer einem solchen nicht standhält, soll den Rücktritt anmelden. Man kann auch Schafe hüten im leben. Zehn Jahre mal Schafe hüten kann niemandem etwas schaden, zBspl. In Neuseeland, wie folgende wirtschaftliche Situation dokumentiert, die einen Grad von bizarren Dimensionen angenommen hat, dem man allerdingendst nun entgegenwirken muss:

(als sehr nachdenkliches Beispiel, wie unsere Wirtschaft organisiert ist, hier diese Situation, die ich im Geschäft Lidl erlebt habe, letzte Woche; in einer Tiefkühltruhe liegen Lammfilets (nur die Filets!) importiert aus" Neuseeland " !(liegt nicht gerade um die Ecke); auf der Tiefkühltruhe steht ein Kleber;" DER UMWELT ZULIEBE SCHLIESSEN SIE BITTE DEN DECKEL ". So in bizarren Dimensionen bewegt sich unsere Wirtschaft, indeed, dass man Lammfilets aus Neuseeland importiert, um dann der Umwelt zuliebe die Tiefkühltruhe zu schliessen. Und dafür braucht es einen neuen Hafen? während Milliarden von Menschen verhungern oder am Rande der Existenz stehen? Und unsere Landwirtschaft um ihre Existenz kämpft. Schafe hüten kann also wirklich eine ratsame" Therapie" sein, einmal eine sinnvolle" Therapie" im einer Therapie-Gesellschaft.

So schliesse ich meinen offenen Brief wieder mit dem Wort

Verantwortung und Ethik

A und 0 einer jeder Politik, wie von jedem Handeln auch als Mensch.

Ich bitte Sie sehr höflichst, *die Anregungen, Korrekturen und Bemerkungen im Richtplan entsprechend zu integrieren. Erst eine Änderung Richtung ökologischem Städtebau kann eine Realisierung und Neunutzung einer Klybeckinsel überhaupt sinnvoll*

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

machen. Basel hat damit auch die grosse Chance. sich in Europa beispielhaft zu positionieren. damit andere Städte daran ein Vorbild sehen in fortschrittlicher ökologischer, verantwortungsbewusster Stadtplanung in Einheit und Mitplanung der Bevölkerung

Alles andere ist ethisch gesehen ein Verbrechen und um die Konsequenzen werden Sie nicht herumkommen für sich selbst; diese werden vom Richtplan einer höheren Instanz bestimmt. Da können Sie sicher sein.

In Nomine Dei (was unter jedem Musikwerk von Johannes Sebastian Bach steht), den Herr Regierungspräsident Morin, die Damen und Herren des BVD mit Sicherheit auch kennen. Das heisst Verantwortung vor GOTT zu haben. Diese kreativen, bedeutendsten Gestalten unserer Weltgeschichte wussten noch um Ihrer Verpflichtung und Verantwortung dem Schöpfer gegenüber. Ihr Werk und Ihr Denken und Handeln orientierte sich an den Begriffen Ethik und Aesthetik, Und daraus wuchs ihr begnadetes Werk .Nehmen Sie sich ein Beispiel an solchen begnadeten Menschen, bevor Sie nicht noch mehr Unheil anrichten.

AMEN, was da heisst "So sei es"

Mit freundlichen Grüssen

Judith Vera Bützberger Kopie geht an Frau Bundespräsidentin Eveline Widmer - Schlumpf (mit einem Schreiben an Frau Bundespräsidentin) Verkürzte Leserbriefvariante eines offenen Briefes an die Regierung/BVD geht im nächsten Zeitraum an alle Tageszeitungen Deutschschweiz Radio DRS TV Tele Basel, SRF

97.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Dorfverein Pro Kleinhüningen,	<p><i>S 1.3 Dreilandvision Teil Basel und C 5 (Seite 54)</i></p> <p>Die Mitglieder des Dorfvereins Pro Kleinhüningen lehnen einstimmig die visionären Ausbaupläne mit nur "Wolkenkratzern" und nur Luxuswohnungen auf einer "Rheininsel" ab.</p> <p>Wir fordern eine Mischnutzung auf dieser neuen Baufläche, das bedeutet für uns eine gleichmassige Aufteilung in Luxuswohnungen, Standardwohnbauten, Genossenschaftswohnungen, Zonen für das Gewerbe sowie Grünanlagen mit Parzellen, die einen freien Zugang zum Rhein haben.</p> <p>Auf dem gesamten zu überbauenden (noch) Hafenaereal, müssen die Wohnhaustypen in lockerer Bauweise symmetrisch angeordnet werden, wobei die Hochhäuser eine Bauhöhe von 40 Meter nicht überschreiten dürfen. Zudem müssen die Hochbauten so platziert werden, dass sie keinen übermassigen Schattenwurf auf die bestehenden umliegenden Wohnparzellen werfen.</p> <p>Die Gewerbebauten müssen an einem Ort gebaut werden, welcher verkehrsmässig,</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Siehe Ziff. 95.</p>
-----	---	--------------------------------------	--	---

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>durch sämtliche Verkehrsträger, gut erschlossen ist.</p> <p>Das "Dreilandereck" muss wieder seinen wichtigen Ausstrahlungswert zurück bekommen. Nach der Vorstellung der Kleinhüninger, soll dies durch den Bau eines multifunktionalen Leuchtturms geschehen. Im Umfeld dieses Turms ist eine für Touristen optimale Infrastruktur - preisgünstige Verpflegungsstätte, Grünflächen mit Ruhebänken sowie mit einem Infopavillon - zu erstellen.</p> <p>Des weiteren muss das "Dreilandereck" - wie schon seit drei Jahren gefordert - endlich auch an den Öv angeschlossen werden.</p>		
98.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Gewerbeverband Basel-Stadt	<p>Regionale Planung</p> <p>Die regionale Perspektive ist für eine nachhaltige Raumplanung unerlässlich. Zugleich sollte der Richtplan als sinnvolles Planungsinstrument nicht mit weitreichenden Visionen angereicherter werden, die somit auch einer grundlegenden politischen Debatte entzogen werden. Das neue Objektblatt S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land befasst sich mit einem Planungssperimeter, der weitgehend nicht auf Schweizer Hoheitsgebiet liegt. Die beschriebene Entwicklungsplanung ist somit mit grossen Unsicherheiten behaftet und bleibt unpräzise. Die triregionale Planung kann aber auch ohne Aufnahme in den Richtplan vorangetrieben werden, zumal die betroffenen Gebiete auf der Fläche des Kantons Basel-Stadt im Rahmen des Objektblattes S 1.2 Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtentwicklung bereits erfasst sind.</p> <p>Der Gewerbeverband Basel-Stadt empfiehlt daher, das Objektblatt S 1.3 Schwerpunktgebiete 3Land nicht in den Richtplan aufzunehmen.</p> <p>Er regt aber an, bei künftigen Anpassungen der Richtplanung einen gemeinsamen Richtplan mit dem Kanton Basel-Landschaft anzustreben.</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95</p> <p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 95.</p> <p>Siehe Ziff. 9/E.</p>
99.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Handelskammer beider Basel HKBB	<p>Aussage im Richtplan Ganzes Kapitel</p> <p>Bemerkung: Die trinationale Koordination und noch mehr die Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft erachten wir als wichtige Aufgabe der Raumplanung. Auch sehen wir Chancen für Basel- Stadt in gewissen Themen mit den ausländischen Nachbarn zu kooperieren. Insbesondere wenn es um gemeinsame Infrastrukturprojekte geht (Tramverlängerung, Zollfreistrasse, EAP-Bahnanschluss, etc.) Das Projekt 3Land ist aber noch dermassen unpräzise und lässt alle Optionen offen, dass es für die Richtplanung kaum Relevanz entwickelt. Interessant sind eigentlich lediglich die Auswirkungen für Basel-Stadt, die ganz zum Schluss des Kapitels aufgeführt sind.</p> <p>- <i>Kapitel ganz streichen, in den Strategieteil verschieben oder aber zumindest auf den basel-städtischen Teil fokussieren.</i></p>	<p>Siehe Ziff. 9/E.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 95.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
100. S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Hauseigentümerverband Basel-Stadt HEV	<p>Der HEV Basel-Stadt unterstützt die Entwicklung und Erschliessung von neuen Wohnzonen auf dem Stadtgebiet. Das Entstehen resp. die Schaffung von neuen Wohnquartieren dort, wo eine Infrastruktur bereits besteht oder wo an eine bestehende Infrastruktur angeschlossen werden kann, ist sinnvoll und stimmt mit dem Anliegen der Vermeidung einer Zersiedelung überein. Der HEV Basel-Stadt findet es auch richtig und wichtig, dass die Anliegen der Bevölkerung der angrenzenden Quartiere berücksichtigt werden und in die Entwicklung und Planung einbezogen werden sollen.</p> <p>Übereinstimmend mit seinem statutarischen Zweck ist dem HEV Basel-Stadt aber sehr daran gelegen, dass neben Genossenschafts- und Mietwohnungen auch das private Grundeigentum, insbesondere Stockwerkeigentum, seinen berechtigten Platz finden und dementsprechend angemessen gefördert werden wird.</p> <p>Auch wenn der HEV Basel-Stadt die Wahrung der Interessen und die Förderung des privaten Grundeigentums im Augenmerk hat, so ist ihm dennoch ein Anliegen, dass auch die Gewerbebetriebe ihren Platz auf dem Stadtgebiet behalten und finden können resp. zugewiesen erhalten. Mit Dreispitz, Lysbüchel und Hafen stehen drei Areale im Fokus, welche bisher ausschliesslich dem Gewerbe zur Verfügung standen, nun aber auch einer Wohnnutzung zugeführt werden sollen. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass das Gewerbe von angestammten Zonen verdrängt wird, ohne dass strategisch neue Gewerbebezonen geschaffen werden. Insbesondere KMU's und Handwerksbetriebe dürften es immer schwerer haben, ihre heutigen Standorte in der Stadt zu halten resp. neue Standorte zu erschwinglichen Konditionen zu finden. Folge dieser Verdrängung wird sein, dass diese Unternehmen ihre Betriebe in die Agglomeration verlegen. Dies kann längerfristig nicht im Interesse des privaten Grundeigentümers sein. Dieser will seinen Maler, Elektriker, Schreiner, Sanitär oder Gärtner in der Nähe wissen. Denn kurze Weg sind nicht nur umweltfreundlicher sondern in der Regel auch kostengünstiger. Zudem ist er schneller vor Ort. Wie der HEV bereits in seiner Stellungnahme zum Richtplan ausgeführt hat, sollten gewachsene Strukturen nicht ohne Not auseinandergerissen werden. Aus diesem Grund ist es auch aus Sicht des privaten Grundeigentümers von Bedeutung, dass die Gewerbebetriebe ihren Platz auf dem Stadtgebiete bewahren können. Mit Befriedigung nimmt der HEV Basel-Stadt zur Kenntnis, dass im Schwerpunktgebiet 3Land neben Wohnungen auch Arbeitsplätze in gleicher Anzahl geschaffen werden sollen, und hofft dabei, dass die kleinen Handwerksbetriebe auch dort ihren Platz angeboten bekommen und finden werden.</p>	Z. K. genommen.
101. S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	IG Greenhatten	<p>Die IG Greenhatten lehnt eine von den umliegenden Quartieren abgetrennte "Teilstadt" ab. Dasselbe gilt für die Vorstellung, dass im Gebiet des heutigen Hafens am Klybeck- und Westqual total 7000 neue Einwohnerinnen und Arbeitsplätze Platz finden sollen. Berücksichtigt man den bereits fehlenden Grün- und Freiraum, sind höchstens halb so viele Einwohnende und Arbeitsplätze realistisch. Es sollte darauf verzichtet werden, ein bereits sehr dichtes Quartier noch weiter zu verdichten. Statt</p>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95

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

auf Wachstum und quantitative Ziele zu fokussieren, verlangt die IG Greenhatten die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Quartierteils. Zukunftsfähig bedeutet für die IG Greenhatten in diesem Zusammenhang naturnah mit vielen Grün- und Freiflächen, energiepositiv, autofrei und dank genossenschaftlichen Bauten auch für Personen mit kleinem Einkommen bezahlbar.

Die IG Greenhatten hält eine *neue Brücke nach Huningue* für unnötig und gar schädlich, wenn sie für den MIV freigegeben wird. Sollte eine Brücke nach Huningue errichtet werden, darf sie ausschliesslich auf den Fuss- und Veloverkehr und allenfalls auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet und *von* diesen Verkehrsformen genutzt werden.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

In der Aufzählung, was für die Erreichung der Ziele *vorausgesetzt* wird, erscheint die *optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene, Strasse und Luft*. Der Luftverkehr ist in dieser Aufzählung fehl am Platz. Für die IG Greenhatten sollte es zudem nicht darum gehen, diese Verkehrsträger optimal zu verknüpfen, sondern wenn schon um eine Verlagerung des Güterverkehrs *von* der Luft und Strasse auf die Schiene.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

Wichtig:

Ein wichtiger Punkt in den Voraussetzungen ist der Einbezug der *Anliegen der betroffenen Bevölkerung*. Hier braucht es aus Sicht der IG Greenhatten eine massive Verbesserung. In die relevanten Fragen wie beispielweise in den Inhalt dieses Richtplanentwurfs wurde weder die Begleitgruppe noch die an den Quartierinformationen anwesende Bevölkerung einbezogen. Statt einer Planung über die Köpfe der Bevölkerung hinweg sollte diese *von* Anfang an mitbestimmen können, wie ein neuer Quartierteil aussehen und genutzt werden soll.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

Bei der *Mobilität* erwarten wir *vom* Kanton, dass er klar auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV setzt und ein autofreies Quartier anstrebt. Eine auf fossilen Energien basierende und massiv platzverschwendende Verkehrsform darf in einem zukunftsfähigen Quartier keinen Platz mehr haben. Zudem darf den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen keine weitere MIV-Belastung zugemutet werden,

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

Zu den Massnahmen / Details

Die Zielsetzungen sind so umfassend und versuchen, alles mit einzubeziehen, dass sie sich teilweise widersprechen und als Zielsetzung wenig bringen. Trotzdem nimmt die IG Greenhatten zu einzelnen Punkten Stellung:

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

a) Die IG Greenhatten lehnt eine "Teilstadt" inmitten bestehender Quartiere ab. Städtebaulich sollte ein neuer Quartierteil sozial- und energetisch "exemplarisch" sein, sich gut in die umliegenden Quartiere einfügen, viele Grün- und Freiräume beinhalten und einer zukunftsfähigen Nutzung dienen.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

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

c) Wir befürworten grundsätzlich eine Entwicklung nach innen, lehnen jedoch eine übermässige Verdichtung bereits dichter Stadtteile ab, wie sie im Basler Teil des 3Land-Projektes an gedacht ist.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

d) Wir befürworten die Öffnung des Areals für die Bevölkerung und den freien Zugang zum Rhein.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

e) Auch kleinere, wenig wertschöpfungsintensive Betriebe und Firmen sowie un- bzw. wenig kommerzielle Kultur- und Freizeitnutzungen müssen Platz haben. Statt mehr Büroflächen - von denen es in Klybeck/Kleinhüningen bereits jetzt zu viele hat - sollte Raum für Handwerk, Kleingewerbe etc. geschaffen werden.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

g) Die Zugänglichkeit der Rheinufer ist absolut zwingend. Dazu ist es notwendig, dass die geplanten Bauten nicht zu einer weiteren Abtrennung der Quartiere vom Rhein führen. Das gilt neben den Hochbauten auch für einen allfälligen Kanal, welcher die "Rheininsel" vom Festland abtrennt und das Rheinufer nur über Brücken erreichbar macht.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

h) Was "von hoher Qualität" ist, soll von der Bevölkerung bestimmt werden. Wichtig ist aus Sicht der IG Greenhatten, dass die Grün- und Freiräume für unterschiedliche Nutzungen für alle Bevölkerungsteile offen stehen, aber auch ökologisch wertvolle Bereiche enthalten.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

i) Die IG Greenhatten befürwortet den Erhalt der wertvollen Naturräume. Neben dem Rhein sind jedoch auch die gesamten Schienenareale im betroffenen Areal gemäss Naturinventar Kanton Basel-Stadt von hohem Wert (http://www.conservation.unibas.ch/teach/naturschutz12/7_Reisner.pdf). Sie sollten daher grösstmöglich erhalten bleiben. Nicht zuletzt ist auch das von einem allfälligen dritten Hafenbecken betroffene Areal beim ehemaligen OB-Rangierbahnhof von grossem ökologischem Wert. Wird das hier genannte Ziel der Wahrung wertvoller Naturräume ernst genommen, braucht es grosse Anstrengungen, um den verursachten Verlust an Naturraum mindestens auszugleichen.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

j) Die IG Greenhatten befürwortet diesen Absatz, insbesondere die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr. Es ist dabei aber zu konkretisieren, dass die Erreichbarkeit für den MIV nicht ausgebaut werden soll.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

k) Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr muss mindestens um 10% reduziert werden, das verlangt der Gegenvorschlag zur Städteinitiative. Es wäre daher sinnvoll, auf einen autofreien Quartierteil zu setzen. Während in anderen Kantonen immer mehr Überbauungen autofrei realisiert werden, fehlt in Basel- trotz guter Voraussetzungen - noch immer ein autofreies Ökoquartier.

Z. K. genommen.
Siehe Ziff. 95

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		l) Die IG Greenhatten verlangt, dass die Umweltbelastungen massiv reduziert werden und nicht bloss eine Stabilisierung angestrebt wird.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95	
		m) Die IG Greenhatten fordert ein energiepositives Quartier und nicht bloss einen "möglichst minimierten" Gesamtenergieverbrauch.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95	
		n) Eine Finanzierung der Hafenentwicklung und allfälliger Visionen wie eine Rheininsel oder neue Brücken durch die neuen Nutzungen am Klybeck- und Westquai lehnen wir vehement ab. Im Gegenteil, der Kanton sollte bereit sein, zugunsten der Bevölkerung und der Umwelt zu investieren.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95	
		Schlussbemerkung: Wir haben weltweit ein CO2-Problem. Jedes Land, jede Stadt, jedes Projekt trägt dabei einen Teil der Verantwortung. Man kann also nicht mehr planen und bauen wie vor einigen Jahrzehnten. Ein modernes Bauprojekt muss eine geringe CO2-Bilanz aufweisen und dabei die graue Energie der ganzen Baustelle einbeziehen. Das Hafenviertel; das wir heute diskutieren, wird gegen 2025 fertig sein, dann wird aber die Klimaproblematik noch akuter sein als heute.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95	
102.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Der MV Basel 1891 lehnt eine von den umliegenden Quartieren abgetrennte „Teilstadt“ ab. Dasselbe gilt für die Vorstellung, dass im Gebiet des heutigen Hafens am Klybeck- und am Westquai total 7000 neu Einwohnende und Arbeitsplätze Platz finden sollen. Berücksichtigt man den fehlenden Grün- und Freiraum und verzichtet auf den Plan, einer der dichtesten Stadtteile noch weiter zu verdichten, sind höchstens halb so viele Einwohnende und Arbeitsplätze realistisch. Statt auf Wachstum und quantitative Ziele zu fokussieren, verlangt die der MV Basel 1891 einen zukunftsfähigen Quartierteil. Zukunftsfähig bedeutet für die MV Basel 1891 in diesem Zusammenhang naturnah mit vielen Grün- und Freiflächen, energiepositiv, angesichts der besonderen Lage autofrei und dank genossenschaftlichen Bauten auch für Personen mit kleinen Einkommen bezahlbar.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95
103.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	f) Generelle Einschätzung: siehe auch M 1.2 Tram und M 1.3 Linienschiff	Mit M 1.2 und M 1.3.
		Eine in sicheren Wohnbeziehungen stabile Bevölkerung kauft auch in lokalen Läden und erholt sich in nahen Freiräumen. Das dämpft generell die Verkehrsbelastung und reduziert den Ressourcenverbrauch in der per Volksabstimmung geforderten Weise. Für den MIV sind nur unterirdische Parkanlagen wie auf der Erlenmatt angebracht.	Z. K. genommen.	
		f) Tramtangente Kleinhüningen – Huningue Wir fordern die Erschliessung der neu überbauten Gebiete mit dem ÖV, auch eine Brückenverbindung nach Frankreich ist mit ÖV denkbar.	Ist so vorgesehen.	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		g) Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen Als Alternative zum eventuellen Ausbau der Rheinbrücke für den MIV fordern wir die Planung des S-Bahn-Nordbogens in diesem Gebiet weiter voranzutreiben und zu konkretisieren.	Nicht berücksichtigt. Begründung: Die Grundsatzentscheide sind gefällt: 2010 entschieden sich die Parlamentskommissionen beider Basel für die Variante «Mitte» (Bahnhof SBB – Marktplatz – Claraplatz – Badischer Bahnhof) und den Seitenast Marktplatz – Bahnhof St. Johann (Variante Ypsilon) als Option.	
		Mobilität: M 1.3 Linienschiff Mit einem Linienschiff kann die Erschliessung optimal und stadtgerecht ergänzt werden. Wir unterstützen deshalb die Eingabe der IG Rheinbogen ausdrücklich.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 259 ff.	
104.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	ÖKOSTADT BASEL	Es ist uns wichtig, dass in Neubaugebieten wie die 3Land-Projekte, vorallem auch die Siedlungsentwicklung in Kleinhüningen (Klybeckinsel ...) genügend <i>hochwertige Grünflächen</i> für ein gutes Wohnumfeld, aber auch für Rückzugsräume für die Natur geplant werden. Nur solche Gebiete werden attraktiv sein und Basel aufwerten.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95.
105.	S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Pro Natura	<p>Das Basler Hafenaerial soll zusammen mit angrenzenden Gebieten auch in Weil am Rhein und Huningue im Rahmen eines grenzüberschreitenden Stadtbauvorhabens zu einer neuen "Teilstadt " entwickelt werden. Im Richtplan sind zahlreiche Themen und Abklärungen aufgeführt, die in dem angestrebten Transformationsprozess beachtet werden sollen. Naturschutzthemen sind aber nur marginal vertreten und beschränken sich auf Äusserungen zu Grünräumen für die Bevölkerung oder auf die Uferbereiche des Rheins.</p> <p>Grosse Bereiche des Hafenaerials sind Vorranggebiete des Naturschutzes. Zahlreiche wertvolle Lebensräume mit Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste liegen hier, die in das kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung aufgenommen wurden.</p> <p>Als eine Voraussetzung für die Umwandlung in die neue Teilstadt „3Land“ wird die Verlagerung der hafenaerialen Nutzungen auf das Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs gesehen sowie der Bau eines neuen Hafenbeckens. Die Bahnanlage besitzt eine äusserst hohe ökologische Wertigkeit bzgl. Vernetzung- und Lebensraumfunktion. Sie wurde als Singularität im nationalen Trockenwiesen- und weideninventar aufgenommen. Ihre nationale Bedeutung für den Naturschutz ist ein äusserst wichtiger Konfliktpunkt, auf den der Richtplan aufmerksam machen muss. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dieser Hinweis hier fehlt, da er bei anderen neuen Baugebieten, die ökologisch weniger wertvoll sind, gegeben wurde. Wir beantragen daher, die erforderlichen Abwägungen mit den Anliegen des Naturschutzes insbesondere mit der hohen ökologischen und national bedeutenden Wertigkeit des ehemaligen Rangierbahnhofs in den Richtplan aufzunehmen.</p>	Berücksichtigt. Neue Hinweise unter „Voraussetzung für das Erreichen der Ziele“: <u>„...- der Naturschutzanliegen (u.a. ökologische Vernetzung, Trockenstandorte, Ersatz und Ausgleichsfragen), - der Anliegen des Umweltschutzes (u. a. Lärmschutz, Lufthygiene, Naturgefahren).“</u>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
106. S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	SBB	Seite 38, letzter Abschnitt, Verlagerung Hafenbahnhof: Die erwähnte "erste Studie" zur Reduktion des Hafenbahnhofs und der mittelfristigen Teilverlagerung ist uns nicht bekannt. Bevor Entscheide gefällt werden können, sind wie oben erwähnt die Studienresultate zur SBB-Studie Basel SBB RB II abzuwarten. Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.	Z. K. genommen. Die erwähnte SBB-Studie Basel SBB RB II wird, sobald sie vorliegt, von den zuständigen Instanzen des Kantons konsultiert werden.
107. S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p><i>Die Städte Huningue (F), Weil am Rhein (D) und Basel vereinbarten am 25. September 2012, das Basler Hafenareal zusammen mit den angrenzenden Gebieten entlang des Rheins – ein Bereich in der Umgebung des Dreiländerecks zwischen der Dreirosenbrücke und der Palmrainbrücke mit einem Umfang von rund 175 Hektaren – als «3Land» zu entwickeln.....Gleichzeitig wird die Verkehrserschliessung insbesondere beim öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert, unter anderem mit einer Tramlinie über eine neue Rheinbrücke.....</i></p> <p>1. In die Planung zum 3Land müssen auch die Auswirkungen auf andere angrenzende Stadtquartiere wie z.B. das St. Johann in Betracht gezogen werden. 2. Die Planung zum 3Land muss koordiniert werden mit anderen ähnlich gelagerten Arealplanungen wie z. B. VoltaNord.</p>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95
108. S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	VCS beider Basel	Wir fordern für dieses Schwerpunktgebiet eine konsequent ökologische "Leuchtturm"-Entwicklung (gemäss 2000W-Gesellschaft), die im Mobilitätsbereich einzig auf die umwelt- und klimaschonenden Verkehrsmittel setzt, also bis auf ein Carsharing-Angebot (Mobility) autofrei ist.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95
		Entsprechend ist der Autoverkehr auf der neue Rheinbrücke nicht zuzulassen.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 95
		Ergänzung: Gleichzeitig wird die Verkehrserschliessung insbesondere beim öffentlichen <u>und beim</u> Fuss- und Veloverkehr wesentlich verbessert, unter anderem mit einer Tramlinie über eine neue Rheinbrücke.	Berücksichtigt. Die Ergänzung ist sinnvoll. Sie entspricht den Planungsabsichten.
		Voraussetzung für das Erreichen der Ziele, Ergänzung: Anliegen der betroffenen Bevölkerung, Unternehmungen und Grundeigentümer (Sicherung der eines intensiven und partizipativen Mitwirkungsprozesses)	Nicht berücksichtigt. Das sinnvolle Mass der Mitwirkung kann zurzeit nicht genauer definiert werden.
		der Mobilitätsansprüche (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, MIV).	Nicht berücksichtigt. Auch der MIV hat Ansprüche.
		Planungsgrundsatz/-anweisung 1, Ergänzung: Der Kanton Basel-Stadt wirkt (...) darauf hin, dass das grenzüberschreitende Vorhaben «Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)» in Form eines zukunftsorientierten konsequent ökologischen, d.h. energieeffizienten und autofreien Stadtteils der trinationalen Metropole konkretisiert wird.	Nicht berücksichtigt. Die gemeinsamen Zielsetzungen (Ziff. 2) enthalten die hier eingeforderten Formelemente. Die Zielsetzungen sind, mit Ausnahme der Forderung nach einem autofreien Stadtteil, dafür mit einer deutli-

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

chen Priorisierung des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs, bereits vereinbart.

Massnahmen/Details k) Korrektur:
eine Gesamtverkehrsstrategie, ~~mit Priorität die~~ auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr ~~setzt, welche eine proportionale Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur baulichen Entwicklung entgegenwirkt,~~

Nicht berücksichtigt.
Auch der MIV hat Ansprüche.

Massnahmen/Details l) Korrektur:
die umweltschonende Umsetzung des Transformationsprozesses, wobei die Entwicklung dann als umweltschonend eingestuft werden kann, wenn trotz intensiverer Nutzung die Umweltbelastung innerhalb des Perimeters mindestens unter die gesetzlichen Grenzwerte fällt. gleichbleibend oder abnehmend ist,
> Diese Definition von umweltschonend ist nicht haltbar.

Nicht berücksichtigt.
Die relevanten Gesetzesbestimmungen werden bei der Umnutzung eingehalten.

Massnahmen/Details u) Korrektur:
den Einbezug aller relevanter Interessen und der Öffentlichkeit – insbesondere der um - liegenden Quartiere – in ~~geeigneter~~ einem partizipativen Prozess Form,

Der jetzige Planungsstand lässt noch keine Aussagen zu geeigneten Form zu.

109. **S 1.4 Vertikale Verdichtung** **Bund (UVEK; ARE)** Zwecks vertikaler Verdichtung soll an bestimmten Orten in Basel eine Abweichung von den in den Grundzonen definierten Höhenbeschränkungen möglich sein. Diese Abweichung geschieht zur Schaffung von weiteren Wohn- und Arbeitsflächen auf dem Stadtgebiet. Das Objektblatt S 1.4 "Vertikale Verdichtung" ist aus Sicht des Bundes ein interessanter Ansatz zur Ergänzung der Bestrebungen nach einer weiteren Siedlungsverdichtung. Der Bund begrüsst die Aufnahme des Objektblatts S 1.4 in den kantonalen Richtplan.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA fügt an, dass durch die vertikale Verdichtung zusätzliche Lärmschutzmassnahmen entlang von Nationalstrassen notwendig werden könnten, da die heutigen Lärmschutzeinrichtungen und -planungen nicht für Hochhäuser (Höhe > 25m) ausgelegt sind. Allfällige Mehrkosten bei der Lärmsanierung infolge der vertikalen Verdichtung sind durch die Planungsträger der Hochbauten zu tragen und werden nicht vom Bund übernommen.

Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung:

Allfällige Mehrkosten bei der Lärmsanierung infolge der vertikalen Verdichtung entlang von Nationalstrassen können vom Bund nicht übernommen werden.

Z. K. genommen.

110. **S 1.4 Vertikale Verdichtung** **Basta!** Zu bemängeln ist, dass die Planung punktuell ist und nicht durch eine Konzeptkarte untermauert wird. Es ist unklar, wo Verdichtung (unabhängig vom Hochhauskonzept) stattfinden soll. Auch sind keine Aussagen vorhanden, wie die vertikale Verdichtung sozialverträglich vonstatten gehen soll. Das Hochhauskonzept sieht hauptsächlich Hochbauten für gewerbliche und Bürozwwecke vor.

Bei der vertikalen Verdichtung und beim Hochhaus-Thema schwingt die Sorge mit, ob die Mobilisierung von Raum für Wohnen und Arbeiten sozialverträglich und mit Blick auf der Erstellung von günstigem Wohnraum erfolge.

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

Grundsätzlich ist auch zu bemängeln, dass der Richtplan (Thema Siedlungsentwicklung) keine Hinweise enthält, wo günstiger Wohnraum entstehen soll (siehe auch Kritik zu S 4).

Die Absicht ist, Basel-Stadt massstabsgerecht und in Rücksicht auf historisch gewachsene Strukturen, also massvoll zu verdichten. Zu diesem Anspruch unter Auslotung der Verdichtungsspielräume gesellt sich das, was unter Ziff. 22, Pkt. 4 (mit Hinweis auf Ziff. 10) und unter Ziff. 28 (zum Thema „bezahlbarer Wohnraum“) bereits vermerkt ist: Der Regierungsrat hat mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass er – in Übereinstimmung mit dem Raumkonzept Schweiz und dem revidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetz - gewillt ist, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und den Wohnraumbedarf zu decken. Dazu verhilft die Strategie der „Urbanen Qualitätsmaximierung“. Dem Richtplan liegen Szenarien und Prognosen zugrunde, die den wahrscheinlichen Rauman-spruch innert den nächsten 15 bis 20 Jahren einschätzen. Durch Bereitstellen der Voraussetzungen für weiteren Wohn- und Arbeitsraum kann der Knappheit und dadurch der Spekulation mit dieser Knappheit entgegengewirkt werden. Für besondere Fälle der Verdichtungsmassnahmen, wie insbesondere durch Hochhäuser, wurde deshalb ein Hochhauskonzept erstellt (siehe S 1.5 Hochhäuser).

Das Vorhaben „Vertikale Verdichtung“ zeichnet sich dadurch aus, dass der anvisierte zusätzliche Wohn- und Arbeitsraum - abgeleitet aus städtebaulichen Prinzipien und Aspekten der Standort-eignung - bei sich bietenden Gelegenheiten in verkehrlich gut erschlossenen Gebieten mit qualitätssichernden Verfahren und via Bebauungsplan-verfahren herbeigeführt werden soll.

Diese städtebauliche Zielsetzung entspricht den Bundesvorgaben und dem Volkswillen nach einer Siedlungsentwicklung nach innen.

Die vertikale Verdichtung ist eine akzeptable Entwicklungsform; sie wird heute nicht nur in Fachkreisen und in Basel, sondern im Publikum und landesweit diskutiert. Die geforderten räumlichen Festlegungen dazu würden allerdings den

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

			Spielraum für situative Lösungen erschweren.
			Es geht vorliegend um allgemeine Planungsgrundsätze, die eine Kultur des Vorgehens anmahnen, nicht um eine flächendeckende, normierende Festlegung, die einer städtebaulich durchgeformten Stadtgestalt verpflichtet wäre. Da die Konkretisierungen über Bebauungspläne zu regeln sind, ist der demokratische Entscheidprozess gewahrt. Für Investoren entstehen dadurch Handlungsoptionen.
111.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	Gewerbeverband Basel-Stadt	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 110.
		Mit dem neuen Objektblatt S 1.4 Vertikale Verdichtung erwähnt der Richtplan richtig-erweise das Potential für vertikale Verdichtung in der Stadt. Allerdings werden vor-derhand potentielle Einschränkungen für vertikale Verdichtungen angeführt, die angesichts der zahlreichen bestehenden Schon- und Schutzzonen die Frage aufwer-fen, wo überhaupt vertikale Verdichtungen möglich wären. Mit Blick auf die Zonen-planrevision fordert der Gewerbeverband Basel-Stadt daher, dass im Rahmen der Anpassungen 2012 des kantonalen Richtplans eine örtliche Festlegung der vertikalen Verdichtungsgebiete vorgenommen wird.	
112.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	Handelskam-mer beider Basel HKBB	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 110.
		Aussage im Richtplan Der Kanton nutzt die sich bietenden Gelegenheiten, um in der Stadt Basel mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und ggf. Arbeitsraum zu schaffen.	
		Bemerkung: Die vertikale Verdichtung bietet für Basel-Stadt eine grosse Chance. Es dominieren heute 5 bis 6-geschossige Gebäude. In der Aufstockung bis 10 Stockwerke liegt ein grosses Potenzial. Das Objektblatt „Vertikale Verdichtung“ wird daher explizit be-grüsst. Es fehlt allerdings eine örtliche Festlegung, die notwendig wäre, dass über-haupt neben den vielen Schutz- und Schonzonen eine Verdichtung in Gang gebracht werden kann. Wenn nur die sich bietenden Gelegenheiten abgewartet werden, wird es nie zu einer Verdichtung kommen.	
		- <i>Die Handelskammer fordert eine offensivere Verdichtungspolitik und eine örtliche Festlegung der Verdichtungsgebiete.</i>	
113.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	Hauseigen-tümerversand Basel-Stadt HEV	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 110.
		Verdichtung ist heute ein Schlagwort, wenn es darum geht, der Zersiedelung Gegen-steuer zu geben und dem steigenden Wohnraumbedarf der Bevölkerung zu bege-genen. Während bis anhin vorwiegend von Verdichtung nach Innen gesprochen wurde und die Überbauung von Hinterhofparzellen und allenfalls Grünflächen im Vorder-ground standen, wird als neuer Themenschwerpunkt eine vertikale Verdichtung ange-strebt. Dabei geht es offenbar weniger um Dachstockausbauten. Ebenso 5011 die vertikale Verdichtung nicht nur in Hochhausgebieten gemäss dem Hochhauskonzept stattfinden. Vielmehr 5011 an geeigneten Standorten über die gemäss Grundzone	

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

geltende Höhenbeschränkung hinaus gebaut werden können.

Grundsätzlich erachtet der HEV solche Überlegungen als prüfenswert. Bei stetig wachsendem Wohnraumbedarf, sei dies aufgrund der grösseren Wohnraumbedürfnisse der bestehenden Bevölkerung, sei dies aufgrund der Zunahme der Wohnbevölkerung (vgl. dazu auch einleitende Bemerkungen), sind solche möglichen Entwicklungspotentiale in Anbetracht der Begrenztheit des baselstädtischen Raumes sehr angebracht. Deshalb ist - wie gesagt - die eingehende Prüfung solcher Strategien zu unterstützen.

Der HEV hat aber andererseits auch grosse Bedenken, dass die Bestrebungen zur städtischen Verdichtung, sei es nach Innen, sei es vertikal, schliesslich zu einer Wohnwertminderung führen wird. Bereits heute wird zum Beispiel das Wohnen auf engem und engstem Raum im Gundeli teilweise als nachteilig empfunden und müssen durch diverse bauliche und verkehrstechnische Massnahmen Aufwertungen realisiert werden. Eine Verdichtung dürfte solche Konflikte dort und in anderen Stadtteilen verstärken und die Lebensqualität einschränken.

Dies wird selbst auch bei der vertikalen Verdichtung nicht zu umgehen sein. Betrachtet man bei S1.5 Hochhäuser die Karte mit den ausgeschiedenen Zonen für geeignete resp. potenziell geeignete Gebiete für Hochhäuser, so sind diese zwar peripher aber doch über die Stadt verteilt. Baut man nun ausserhalb dieser Standorte an vereinzelt Stellen über die aktuell zulässige Gebäudehöhe hinaus, so wird das sicher das heutige Stadtbild wesentlich verändern und nicht nur positive Aspekte nach sich ziehen. Streitpunkte über Stadtbild, Denkmalschutz, Lichteinfall, Sichtschutz, Baumschutz und dgl. dürften an der Tagesordnung sein.

Mit diesen kritischen Bemerkungen will der HEV solchen Diskussionen sicher nicht aus dem Weg gehen. Die vertikale Verdichtung ist aus seiner Sicht einer Verdichtung nach Innen sicherlich vorzuziehen. In erster Linie sind aber die Entwicklungspotentiale auf neuen Arealen auszuschöpfen und die vertikale Verdichtung dann anzugehen, wenn anschliessend nach wie vor Bedarf an mehr Wohnraum besteht.

114.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Zu bemängeln ist, dass die Planung punktuell ist und nicht durch eine Konzeptkarte untermauert wird. Es ist unklar, wo Verdichtung (unabhängig vom Hochhauskonzept) stattfinden soll. Auch sind keine Aussagen vorhanden, wie die vertikale Verdichtung sozialverträglich vonstatten gehen soll. Das Hochhauskonzept sieht hauptsächlich Hochbauten für gewerbliche und Bürozwicke vor. Grundsätzlich ist auch zu bemängeln, dass der Richtplan (Thema Siedlungsentwicklung) keine Hinweise enthält, wo bezahlbarer und wo günstiger Wohnraum entstehen soll (siehe auch Kritik oben zu ST 4).	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 110.
115.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	Neutraler Quartierver-	Der NQV Kannenfeld erachtet eine vertikale Verdichtung durch Hochhäuser dort sinnvoll, wo die Erschliessung mit einem stadtgerechten Verkehr diese zulässt.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 110.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
116.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	<p>ein Kannenfeld</p> <p>Stadtteilsekretariat Basel-West</p>	<p>„Im strategischen Entscheid ST 4 zum Thema «Mehr Raum für Einwohnerinnen und Einwohner» ist zur Schaffung von Raum für neue Wohnungen und für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner auch das Potenzial «punktuelleres Wachstum in die Höhe» genannt. Flankierend dazu wird im strategischen Entscheid ST5 zusätzlich postuliert, dass «städtebaulich geeignete Wohngebiete unter Wahrung der Massstäblichkeit mit hohen Gebäuden ergänzt» werden. Auch wenn je nach Gebiet dieses Potenzial in eins fallen kann mit der optimalen Lage für ein Hochhaus (siehe S 1.5 Hochhäuser), handelt es sich bei den Gebieten der vertikalen Verdichtung nicht etwa um Hochhausgebiete im Sinn des Hochhauskonzepts, sondern um Orte in Basel, an denen zugunsten der Erweiterung des städtischen Wohnraumangebots sowie zur allfälligen Erweiterung des Angebotes an Arbeitsflächen eine bauliche Verdichtung über die jeweils etablierten städtebaulichen Strukturen hinaus sinnvoll und eine Abweichung von der in den Grundzonen definierten Höhenbeschränkung erforderlich ist.“</p> <p>1. Bei der vertikalen Verdichtung sind im Vorfeld die Bedingungen für eine solche Bauweise herauszuarbeiten und der Öffentlichkeit zu kommunizieren. 2. Frage: Was bedeutet unter Wahrung der Massstäblichkeit genau? Wer definiert diese Massstäblichkeit?</p>	Siehe Ziff. 110.
117.	S 1.4 Vertikale Verdichtung	VCS beider Basel	<p>Die Angaben zu den Verdichtungsmöglichkeiten bleiben vage. Es sind konkrete Gebiete zu definieren und festzulegen. Verdichtungen sollen nicht da stattfinden, wo sich zufällig Investoren finden, sondern geeignete Gebiete angebotsorientiert mit einer Positivplanung im Richtplan ausgewiesen werden. An die Verdichtungen sind verbindliche Entdichtungen zu koppeln. Diese Massnahmen sind verbindlich auszuformulieren.</p> <p>Korrektur: Abweichungen von den gewachsenen städtebaulichen Strukturen erfordern bei jedem Einzelfall massgeschneiderte planerische Vorgaben, um die Quartierstrukturen und die Siedlungsentwicklung aufeinander und <u>auf die Verkehrsentwicklung</u> abzustimmen.</p> <p>Planungsgrundsätze/-anweisungen, Korrektur: Der Kanton nutzt <u>geeignete</u> die sich bietenden Gelegenheiten, um in der Stadt Basel mittels vertikaler Verdichtung zusätzlichen Wohn- und ggf. Arbeitsraum zu schaffen. (...)auf der Grundlage <u>transparenter</u> qualitätssichernder Verfahren. Diese Verfahren sollen insbesondere (...) <u>Spielräume</u> ideale <u>Voraussetzungen</u> für eine nachhaltige Entwicklung schaffen. Diese städtebaulichen Anliegen sind <u>in der Regel</u> über Bebauungspläne zu sichern.</p>	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 110.
			<p>Berücksichtigt. <u>...und auf die Verkehrsentwicklung...</u></p>	
			<p>Nicht berücksichtigt. Die Korrekturen würden den Text nicht wesentlich ändern. „Transparenz“ ist zudem ein Anspruch an die Tätigkeit des <i>service public</i>, der von den Instanzen ganz generell eingelöst werden muss.</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
118. S 1.4 Vertikale Verdichtung und S 1.5 Hochhäuser	FDP.Die Liberalen Basel	Vor dem Hintergrund des konkurrenzierenden Flächenbedarfes von Wohnen und Arbeiten erachten es die FDP.Die Liberalen als zentral, dass auch Möglichkeiten einer vertikalen Verdichtung geprüft werden, sei es durch Hochhäuser oder durch Aufstockungen in bestehenden Wohnquartieren. Leider bleiben die entsprechenden Objektblätter toter Buchstabe, wenn vertikale Verdichtungsgebiete im Richtplan nicht örtlich festgelegt werden und für Hochhäuser zusätzliche, kaum zu erfüllende Planungsgrundsätze festgeschrieben werden.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 110.
119. S 1.5 Hochhäuser	Bund (UVEK; ARE)	Das Objektblatt <i>Hochhäuser</i> wurde aufgrund des inzwischen vorliegenden Hochhauskonzeptes überarbeitet. Damit wird das Hochhauskonzept als Grundlage in den Richtplan aufgenommen. Zudem soll mit einer Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes mehr Rechtssicherheit bei der Planung von Hochhäusern hergestellt werden. Der Bund begrüsst die verbindliche Verankerung des Hochhauskonzeptes im Richtplan. In den Erläuterungen zum Objektblatt S 1.5 ist erwähnt, dass sich durch die An- und Abflugbereiche des EuroAirports Höhenbeschränkungen für Bauten ergeben. Aus den Festlegungen ist jedoch nicht ersichtlich, wie der Kanton diese Höhenbeschränkungen bei der Nutzungsplanung und im Baubewilligungsverfahren konkret berücksichtigen will. Massgebend sind die im «Sicherheitszonenplan» von 1989 enthaltenen «Hindernismbegrenzungsflächen». Dieser Plan ist grundeigentümerverbindlich. Im SIL-Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse wird darauf hingewiesen. Abgesehen von den Hindernismbegrenzungsflächen in den An- und Abflugkorridoren sind zusätzlich diejenigen in der sogenannten «Horizontalebene» und die «konischen Fläche» (Kreisflächen um den Flughafen mit einem Radius von 4 km bzw. 6 km) zu beachten. Der Bund würde es begrüssen, wenn der Abstimmungsbedarf mit dem EuroAirport bereits konkreter in den Richtplan Eingang fände. In den nachgelagerten Planungen sind die Bestimmungen des Sicherheitszonenplans von 1989 zu berücksichtigen.	Berücksichtigt. Integriert in Ziff. 3: <u>„...dabei sind die Hindernismbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirports von 1989 zu beachten.“</u>
		<i>Auftrag für die Überarbeitung des Richtplans:</i>	
		Der Kanton prüft die Aufnahme einer Abstimmungsanweisung bei der Planung von Hochhäusern mit dem EuroAirport Basel-Mulhouse.	
		<i>Auftrag an die nachgeordnete Planung:</i>	Berücksichtigt.
		Bei der Planung und Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernismbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans von 1989 des EuroAirports zu beachten.	Neue Ziffer 4b): <u>„Bei der Bewilligung von Hochhausbauten sind die Hindernismbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans des EuroAirports von 1989 zu beachten.“</u>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
120.	S 1.5 Hochhäuser FDP.Die Liberalen Basel	Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen <i>Anmerkung:</i> Die zusätzlichen Vorgaben für Hochhausprojekte kommen materiell einem Hochhausverbot gleich, da sie kaum zu erfüllen sind. <i>Anpassung:</i> « den historischen, geschützten Gebäudebestand berücksichtigen; (...) keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen; »	Nicht berücksichtigt. Diese Auffassung ist eine rigide Interpretation der Planungsanweisungen, die die Komplexität der Aufgabe anmahnen, aber keineswegs verhindernd wirken. Im Grunde akzentuieren die Planungsanweisungen eine bereits heute mehr oder weniger praktizierte Form des Verfahrens, bei dem es grundsätzlich darum gehen muss, bei jedem Hochhausbau städtebauliche Standards wenn nicht zu setzen, so doch zu halten.
121.	S 1.5 Hochhäuser Gewerbeverband Basel-Stadt	Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen <i>Bemerkung:</i> Die ergänzten Vorgaben für das Varianzverfahren verunmöglichen den Bau eines Hochhauses von vornherein und kommen somit materiell einem Hochhausverbot gleich. <i>Änderung:</i> « den historischen, geschützten Gebäudebestand berücksichtigen; (...) keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen; » <i>Bemerkung:</i> Von der Verwaltung erstellten Konzepten zur Beurteilung von Hochhäusern verfügen bei weitem nicht über die notwendige demokratische Legitimation, um als Grundlage für die Beurteilung von Hochhausprojekten zu dienen und entsprechend im Richtplan aufgeführt zu werden. <i>Änderung:</i> « 5. Das vom Kanton im Rahmen der Zonenplanrevision erstellte Konzept für Hochhäuser («Hochhäuser in Basel») gilt als Grundlage für die Beurteilung von entsprechenden Projekten und Planungsvorhaben. Die Grundlage wird im Zeitraum ab 5 bis 10 Jahren angepasst. »	Nicht berücksichtigt. Der Richtplan liegt gesetzlich in der Kompetenz des Regierungsrates (§ 94 Bau- und Planungsgesetz), also ist der Regierungsrat legitimiert, behördenverbindliche Planungsgrundsätze und –anweisungen zu erlassen. Konzepte sind Planungsgrundlagen, die konsultiert werden oder werden müssen (bei Weisungen). Bebauungspläne unterstehen den Legislativen (die Exekutiven sind für begrenzte Bebauungspläne gemäss § 106 BPG zuständig); bei einem Referendum unterstehen sie dem Volksentscheid. Zudem gibt es Rechtsmittel. Im Baubewilligungsverfahren kann Einsprache erhoben werden.
122.	S 1.5 Hochhäuser Handelskammer beider Basel HKBB	Aussage im Richtplan Als Hochhäuser gelten..... Die Bewilligung eines Hochhauses... - Keine die Umwelt störenden Effekte erzeugen; <i>Bemerkung:</i> Wir begrüßen das Hochhauskonzept des Kantons und das entsprechende Objektblatt grundsätzlich. Die Auflagen, die nun aber auf Stufe Richtplanung einem Hochhausbau auferlegt werden, führen dazu, dass nie eines gebaut werden kann.	Nicht berücksichtigt. Es handelt sich hier nicht um „Auflagen“, solche rechtliche Eigentümer-Beschränkungen im Zuge eines Baubewilligungsverfahrens sind nicht Angelegenheit des Richtplans. Die Planungsanweisungen sind generelle Vorgaben an die Behörden, es geht vor allem um eine „Kultur des Hochhausbaus“. Der Richtplan ist auch kein Gesetzesregelwerk, sondern er verweist auf ein Vorgehen, insbesondere

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		- Die Auflagen für den Bau von Hochhäusern sind zu reduzieren. Allgemein- auflagen wie „keine die Umwelt störende Effekte“ sind zu streichen.	re inbezug auf allfällige Wettbewerbsverfahren und dgl., an denen die öffentliche Hand beteiligt ist. Kein einziger konkreter Fall wird reglementiert. Es heisst klar, es sei „darauf zu achten, dass...“.	
123.	S 1.5 Hochhäuser	ÖKOSTADT BASEL	<p data-bbox="591 427 1451 480"><i>Neue Hochhäuser machen nur Sinn für eine nachhaltige Stadtverdichtung, wenn damit auch in grossem Mass der Wohnungsbedarf gedeckt werden kann.</i></p> <p data-bbox="591 512 1469 647">Roche zum Beispiel konzentriert seine Abteilungen auf den neuen Riesenturm, sodass in der ganzen Stadt jetzige Büroliegenschaften frei werden, die optimaler- weise in Wohnungen umgewandelt werden sollten, da genug Büroraum vorhanden ist. Das frühere Gesetz gegen Umnutzung von Wohnraum in Büroräume ist auch umgekehrt wieder nötig.</p>	Z. K. genommen.
124.	S 1.5 Hochhäuser	Schweizeri- scher Werk- bund SWB	<p data-bbox="591 679 1469 703">Das vorliegende Hochhauskonzept ist für uns ungenügend – einige Anmerkungen:</p> <p data-bbox="591 735 1489 839">Das Hochhauskonzept wird im Richtplan als gegeben behandelt. Einerseits ist es lößlich, dass dieses Konzept erarbeitet wurde, andererseits muss festgestellt werden, dass es in Bezug auf den Stand der Bearbeitung noch den Charakter eines Arbeits- papiers hat.</p> <p data-bbox="591 871 1469 1031">Die jetzt vorliegende Fassung wurde erarbeitet, das unsere Annahme, nachdem bereits alle wichtigen Entscheide bezüglich der Areale und Orte wo Hochhäuser wünschbar sind, gefällt waren. Darauf lässt der Hinweis: „Städtebauliche Studien haben deren Eignung für den Hochhausbau bestätigt“ schliessen. Dass weitere Angaben zu diesem Hinweis fehlen, ist symptomatisch, diese Argumente soll das Hochhauskonzept liefern. Eine nicht leichte Aufgabe.</p> <p data-bbox="591 1062 1489 1118">Das zeigt sich bereits Eingangs, wenn erwähnt wird: „Hochhäuser prägen das Stadt- bild und sind besondere, identitätsstiftende Merkmale im Stadtgefüge.“ (S.4)</p> <p data-bbox="591 1150 1489 1366">Einfach zu belegen ist, dass wenn wenige Gebäude wesentlich höher sind als die übrigen, diese die Stadtsilhouette mehr als die übrigen prägen (sofern es sich nicht um ein Hochhausquartier handelt), dass sie aber bereits alleine auf Grund dieser Tatsache „identitätsstiftende“ Merkmale sind, lässt sich nicht schliessen, sonst wären die Hochhäuser in den HLMS vieler Städten nicht zum Aushängeschild von Gettos avanciert, es sei den, man liest dies auch als Zeichen von „Identitätsstiftung.“ So zeigt sich bereits hier, dass viele Fragestellungen noch auf eine differenzierte Be- handlung warten.</p> <p data-bbox="591 1398 1489 1450">So auch bei den übergeordneten Zielsetzungen. Wenn diese auf ihren Gehalt über- prüft werden, stellen sich viele Fragen. Bereits in der ersten Zielsetzung: „Schaffung</p>	<p data-bbox="1509 679 2049 783">Das Hochhauskonzept selbst ist nicht Gegenstand der Mitwirkung, insofern sei das Vorbringen als Kritik am Objektblatt aufgefasst. Diverse Kritikpunk- te allerdings sind nicht richtplanrelevant.</p> <p data-bbox="1509 815 2049 1007">Die Ausführungen des SWB zielen auf eine grund- sätzliche Debatte auf der Stufe Fachaustausch. Wo keine deckungsgleiche Sicht erkennbar ist, handelt es sich vorwiegend um Abweichungen in der Beurteilung des Hochhausbaus generell und in der Bewertung (der Standorte) der Hochhäuser in der Stadt Basel.</p> <p data-bbox="1509 1038 2049 1310">Tatsache ist, dass das Hochhauskonzept eine Grundlage ist, nach der die Behörden sich ganz grundsätzlich ausrichten, es handelt sich nicht um ein starres oder dauernd verbindliches Konzept, das keine Abweichungen zulässt. Im Gegenteil. Indem das Hochhauskonzept einen Rahmen vor- gibt, sind auch Abweichungen - städtebaulich begründet und gemäss den institutionalisierten Verfahren in den politischen Prozess eingebracht - denkbar.</p> <p data-bbox="1509 1342 2049 1398">Im Übrigen sind auch die Ausführungen zur vertika- len Verdichtung hier zu bedenken (siehe Ziff. 110).</p>

eines differenzierten Wohnungsangebotes mit guten Aussichtsflächen“ wirft politische Fragen auf. Ist es angemessen, Privilegien für Wenige zu schaffen, und dies erst noch als „städtebauliche Zielsetzung“ zu verkaufen?

Allgemein:

Die aufgeführten „städtebauliche Prinzipien“ für geeignete Standorte sind geprägt vom Denken der Moderne, die das Wort „Akzentuierung“ als Kriterium für den Siedlungsbau einführte (Städtebau im klassischen Sinne war bei den führenden Vertretern der Moderne verpönt). Akzente „Hochhäuser“, sollten dem Autofahrer zur Orientierung dienen.

Das solche Denkweisen noch heute bei einigen Vertretern ihre Gültigkeit haben illustrieren die Darstellungen die zur bildlichen Begründung des Hochhauses Grosspeter in der Öffentlichkeit zirkulieren: der Blick von der Ausfahrt Osttangente (provisorischer Anschluss St. Alban Ring) auf das Hochhaus.

Eine Differenzierung der Begrifflichkeit wäre zu wünschen.

Am Beispiel:

Akzentuierung Gleisraum

Basel hat viel Geleise-Raum. Gibt es, ausser bei den Haltestellen, mögliche Gründe die für die Auszeichnung mit turmartigen Hochhäusern? Oder ist hier die Begriffsbildung falsch gewählt?

Akzentuierung Flussraum

Frage: können aufgereihete Hochhäuser entlang des Rheins, wie wir es zum Beispiel von Birsfelden her kennen, wirklich als Vorbildlich gelten? Es wäre wünschenswert dass das, was hier als „Städtebaulich“ gilt, detailliert behandelt würde – oder geht es hier in erster Linie darum, gute Aussichtsflächen für Privilegierte zu schaffen?

Anforderungen

Wenn über Anforderungen an Hochhäuser gesprochen wird fällt auf, dass in Bezug auf „Städtebau“ nur mit der Bezeichnung „hervorragend“ ein Beurteilungskriterium eingeführt wird.

Heisst das, dass Fachexperten, Juris, etc. nach Gutdünken und Moden entscheiden?

Ein Beispiel: das Wohnungshochhaus an der Sperrstrasse 40 wurde im Rahmen der Baubewilligung von der damaligen Stadtbildkommission in dem hier ausgedrückten Sinne, als „hervorragend“ beurteilt. Ist dieser Entscheid heute noch nachvollziehbar?

Noch ein Hinweis: Im Kapitel „Planungsgrundlagen und Bewilligungspraxis für Hochhäuser bis heute“ werden zum Teil falsche Angaben gemacht oder wichtige Grundlagen fehlen.

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

		<p>Der Zonenplan 1919/20 (vom GR bewilligt am 29.01.1920) setzte für alle Zonen eine Höhen-Mass fest (siehe Hochbautengesetz). Für das Industriequartier galten 22m (Wohnnutzung war erlaubt). Zum Verständnis: während der Zonenplan 1919/20 eine Abzonung bezweckte, war der im Grunde völlig verschiedene Zonenplan von 1939 (ein Produkt der Moderne) auf Aufzonung ausgerichtet.</p> <p>In der Betrachtung fehlt völlig die in den 1960er Jahren eingeführte Ausnützungsziffer und die der Strassenzuschläge. Diese Bestimmungen ermöglichten das Bauen von Hochhäusern an grossen Kreuzungen ((Klassische „Akzente“ nach dem Verständnis der Moderne z. B. Schützenmattstrasse 52 / 54 und Spalenring 90).</p>		
125.	S 1.5 Hochhäuser	VCS beider Basel	<p>Hochhausgebiete sollen als Vororientierung weiterhin im Richtplan festgelegt (analog aktuell geltender Richtplan) und nicht bloss als orientierende Grundlage auf der Karte "Hochhäuser" verzeichnet werden.</p> <p>Ausserdem braucht es verbindliche Kriterien für allfällige Hochhäuser ausserhalb dieser Gebiete. Ansonsten können Hochhäuser mit einem einfachen Bebauungsplan überall im Baugebiet (ausgenommen Denkmalschutz- und -schonzone) errichtet werden. Hochhausgebiete sollen zwingend im Richtplan festgelegt werden, damit ein Richtplaneintrag erforderlich wird, wenn höhere Gebäude ausserhalb errichtet werden sollen. Es fällt auf, dass aktuelle Hochhausprojekte gerade nicht in den Hochhausgebieten der Richtplan-Anpassung liegen (Messeneubau, Schorenstadt, Magnolienpark).</p> <p>Wiedereinfügen aus aktuell geltendem Richtplan: Anforderungen an Hochhäuser Hochhäuser müssen hohe Anforderungen erfüllen. Neben der Eignung eines Standortes in städtebaulicher Hinsicht ist sowohl die vorgegebene Dichte in den Quartieren von Bedeutung als auch eine sehr gute Erschliessung, vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln <u>und dem Fuss- und Veloverkehr</u>. Weiter zu beachten ist der Abstand zu Gefahren- und Immissionsbereichen, der Wohnanteil, die Aussichtslage (bei Wohnhochhäusern), die Nutzung des Grün-, Frei- und Vernetzungsraums, der durch die Ersparnis an Bodenverbrauch inwertgesetzt werden kann, sowie die Implementierung energieeffizienter, bauökologischer Lösungen.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung 3, Korrektur: Im Rahmen von Planungsvorhaben für Hochhausentwicklungen sind <u>Abwägungen</u> <u>Abklärungen</u> notwendig, die den Umgang mit der gegebenen städtebaulichen Situation <u>klären transparent darstellen</u>.</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Im geltenden Richtplan ist gegenüber der „Anpassung 2012“ keine grössere Verbindlichkeit verzeichnet. Auch da gilt die Karte mit den Hochhausgebieten als orientierende Grundlage.</p> <p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Ein „einfacher Bebauungsplan“ als Nutzungsplan ist rechtlich abgestützt (Bau- und Planungsgesetz) und ist notabene nicht nur für die Behörden, sondern auch für die Grundeigentümer verbindlich. Ein Bebauungsplan als <i>lex specialis</i> ist auch unter politischen Gesichtspunkten für die Auseinandersetzung um Standort, Höhe und weitere städtebauliche Fragestellungen das geeignete Instrument.</p> <p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Anforderungen ergeben sich aus den gegenüber 2009 umfassender formulierten Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen.</p> <p>Teilweise berücksichtigt. Neue Fassung: <u>„Im Rahmen von Planungen für Hochhäuser ist der Umgang mit der städtebaulichen Situation zu klären</u></p>

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

und darzulegen.“

Planungsgrundsatz/-anweisung 4, Ergänzung:

Berücksichtigt.

- innovative technologische Lösungen integrieren (Energieeffizienz/-produktion, Bauökologie);

- ~~gegebenenfalls~~ zusätzliche Grün- und Freiräume ermöglichen und die naturräumliche Vernetzung unterstützen

Nicht berücksichtigt. Zusätzliche Grün- und Freiräume sind nicht mit jedem Vorhaben realisierbar.

Planungsgrundsatz/-anweisung 5, Hinweis:

Z. K. genommen.

Dieser Planungsgrundsatz ist kein Ersatz dafür, dass die Hochhausgebiete im Richtplan örtlich festzusetzen sind.

126. **S 1.5 Hochhäuser WWF**

Wir hatten in der Vernehmlassung zum seit 2009 geltenden kantonalen Richtplan - ebenso bei der Zonenplanrevision - kritisiert, dass er sich darauf ausrichte, das Baugebiet in die Grün- und Landwirtschaftsräume zu erweitern, anstatt die raumplanerisch geforderte Priorität auf die innere Entwicklung zu legen. Zumindest sollte konkret das Nutzungspotential mit Verdichtung und Umnutzung im bereits bebauten Gebiet aufgezeigt werden. Damit wäre den raumplanerischen Vorgaben in einem ersten Schritt genüge getan worden.*

Siehe dazu die Ausführungen unter Ziff. 10, 24/L und 79.

* Gemäss Art. 1 Abs. 1 RPG besteht das erste Ziel in der häuslicheren Nutzung des Bodens. Daraus hat die Rechtsprechung namentlich das Konzentrationsprinzip abgeleitet (vgl. BGE 1161a 335 E. 4). Diesem Prinzip sind auch die in Art. 3 RPG niedergelegten Planungsgrundsätze verpflichtet wie namentlich Art. 3 Abs. 3 RPG zeigt, der besagt, dass Siedlungen in ihrer Ausdehnung grundsätzlich zu begrenzen sind. Folgerichtig müssen Bauzonen systematisch erschlossen werden (vgl. BGE 119 Ib 124 E. 4albb) und Baulücken sind grundsätzlich aufzufüllen (vgl. BGE 1131a 444 E. 4 d/dc unter Verweis auf die Botschaft zum RPG vom 27.2.1978. B81197811023). Daraus folgt, dass bei Bauland-Einzonungen die inneren Reserven zu definieren sind und auszuweisen ist, wie sie mobilisiert werden sollen. Die vorliegende Richtplanung nimmt diese Prinzipien ungenügend und nicht verbindlich auf. Über die Potentiale mit Innenentwicklungen, Baulücken, Nachverdichtungen (Ausbaureserven), vor allem aber über das Nutzungspotential von Umnutzungen (Bahn-, Hafen-, Spitalareale) geben die vorliegenden Teile des Richtplans nur summarische Auskunft und die Planungsanweisungen bleiben unverbindlich.

Positiv ist nun festzuhalten, dass Hochhausgebiete und Angaben zu Verdichtungsmöglichkeiten im Bestand dargelegt werden. Allerdings bleiben die Aussagen unbestimmt. So fehlen konkrete Gebietsausweisungen zu Verdichtungspotentialen; ebenso werden die Hochhausgebiete nicht verbindlich definiert. Bei den Richtplanangaben handelt es sich einzig um «Grundlagen für die Beurteilung» **.

Siehe Ausführungen zu Ziff. 124 und 125 sowie zur vertikalen Verdichtung, Ziff. 110.

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

** Kantonaler Richtplan, Vernehmlassungsentwurf 2012, S. 44

Unserer Auffassung nach - Korrektur vorbehalten - können damit Hochhäuser mit einem Bebauungsplan ausserhalb von Denkmalschutz- und -schonzone überall im Baugebiet errichtet werden. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass aktuelle Projekte für Hochbauten - Messe, Schoren, Magnolienpark - gerade nicht in den im Richtplan dargelegten Hochhausgebieten liegen. Es scheint uns unabdingbar, Hochhausgebiete verbindlich im Richtplan festzulegen, denn nur dadurch besteht auch die Pflicht, falls höhere Gebäude ausserhalb errichtet werden, dass ein Richtplaneintrag erfolgen muss.

Ungeklärt bleibt weiterhin die Frage, ob durch Hochhausansammlungen die lufthygienisch wichtigen Durchlüftungssachsen beeinträchtigt werden. Die Luftverschmutzung stellt ein zentrales Umweltproblem dar. Auch bleiben die Fragen des Vogelschutzes unbeachtet, worauf wir ebenfalls bereits mehrfach hingewiesen haben (City Gate, Depot Dreispitz, Magnolienpark).

Siehe Stellungnahme zum Antrag, unten.

Leider geht der Richtplan wenig auf soziale Aspekte (z.B. Verdrängung u.a.) im Zusammenhang mit Verdichtung und Umnutzung ein, die in der Öffentlichkeit zur Zeit einige Beachtung finden. Diese Fragen betreffen jedoch nicht unsere Verbandsziele.

Z. K. genommen.

Tangiert sind wir, wo es sich um die kompensatorische Sicherung und Schaffung von Grünräumen handelt. Diesbezüglich besitzt der Richtplan auch im vorliegenden Entwurf grosse Mängel, insbesondere geht er nicht auf die Zusammenhänge zwischen Verdichtung und der dadurch entstehenden Notwendigkeit zur Schaffung von Grünraum ein. Dort, wo er dies tut, bleibt er unverbindlich und reflektiert einzig die historisch gewachsenen Strukturen (Gebiete der Entdichtung).

Siehe Ausführungen unter S 4.1 Freiraum, Ziff. 147/A.

Inbezug auf Hochhäuser ist festzuhalten, dass hier im Normalfall ein Bebauungsplanverfahren Voraussetzung ist und demzufolge auch die Sicherung der Freiraumqualität in der Planung berücksichtigt werden muss.

Nicht nur im Mikrobereich, sondern auch in den Fragen grossräumiger Sicherung von Grünflächen bleibt die kantonale Planung hinter aktuellen raumplanerischen Fragestellungen zurück und im kleinräumigen «Pärklidenken» verhaftet. Wir sehen hier vor allem in der Schaffung beziehungsweise planungsrechtlichen Sicherung grossflächiger Grünräume mit modernen Instrumenten Nachholbedarf. Wir erwähnen nur einige Stichworte: grossräumige Waldreservate, Agglomerations- und regionale Naturparks gemäss den Bundesvorgaben, «Regiobogen», Umsetzung des «Wiese-Initiative», Idee «Rheinpark».

Viele der hier angesprochenen Themen sprengen den Rahmen des Richtplans und sind Aufgaben der Regionalplanung.

Eine grenzüberschreitende Betrachtung der Grün- und Freiräume gibt es ansatzweise in der Planung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), sie wird ggf. anlässlich der weiteren Entwicklung der IBA Basel 2020 vorgenommen.

Wir beantragen:

- Hochhausgebiete sind örtlich im Richtplan festzusetzen. Kriterien für Hochbauten ausserhalb der Hochhausgebiete sind zu bezeichnen.

Nicht berücksichtigt.

Siehe Ausführungen zuvor.

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

			- In die Planungsanweisungen ist aufzunehmen, dass den Belangen des Vogel-schutzes bei Hochbauten Rechnung zu tragen ist.	Berücksichtigt, siehe folgende Ergänzungen.
			- Die Frage der Durchlüftungachsen ist darzulegen; Hochhausgebiete sind darauf abzustimmen.	Berücksichtigt. Klammerbemerkung bei „keine die Umwelt stören- den Effekte erzeugen (u. a. <u>Belange des Vogel- schutzes beachten, klimatische Auswirkungen darlegen</u>)“
			- Es sind Massnahmen im Bereich der Grünräume und Grünraumvernetzung auszuweisen, welche kompensatorisch zur Verdichtung ergriffen werden.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ausführungen zuvor.
			- Für Vorhaben gemäss dem Szenario ‚urbane Qualitätsmaximierung‘ gilt der Minergie-P- oder ein vergleichbarer Standard.* * Vgl. Luftreinhalteplan, Umsetzung und Weiterentwicklung 2007, S. 33	Im Objektblatt VE 1.2 wird im Planungsgrundsatz 3: „Der Kanton prüft die Förderung ... - fortschrittlicher Energiestandards in Bebauungs- plänen...“ neu spezifiziert: „...(<u>mindestens Orientie- rung an den Zielen</u> der 2000-Watt-Gesellschaft.“)
127.	S 1.6 Sied- lungsgliedern- de Freiräume	Bund (UVEK; ARE)	Der Bund stellt fest, dass den siedlungsgliedernden Freiräumen im Zusammenhang mit den geplanten baulichen Aktivitäten (z.B. Siedlungserweiterung Rheinacker) eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Dies ist aus Bundessicht positiv zu werten.	Z. K. genommen.
128.	S 1.6 Sied- lungsgliedern- de Freiräume	Pro Natura	A Die Planungsgrundsätze/Planungsanweisungen weisen verglichen mit dem Richtplan 2009 eine deutliche Verschlechterung in den ökologischen Zielsetzungen auf. Im Planungsgrundsatz 1 wurde beim Zweck der siedlungsgliedernden Freiräume einge- fügt, dass sie <i>vornehmlich</i> der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung, der landschaftlichen Entwicklung und der ökologischen Vernetzung dienen sollen. Die Einfügung "vornehmlich" weicht damit die ursprünglichen Zielsetzungen auf und lässt auch andere Nutzungen zu, die den erwähnten Zwecken nicht förderlich sind. wir beantragen daher, das Wort "vornehmlich" aus dem Planungsgrundsatz 1 zu strei- chen. B Auch Planungsgrundsatz 2 weicht die ökologischen Zielsetzungen der siedlungsglie- dernden Freiräume auf. Während bisher Bauten und Anlagen in den Freiräumen grundsätzlich nicht erlaubt sind, fehlt dieser Hinweis in den Anpassungen 2012. Um den Bestandsschutz bestehender Bauten und Anlagen zu wahren, war ein entspre- chender Hinweis in den Planungsgrundsätzen gegeben. Wir beantragen, das grund- sätzliche Verbot neuer Bauten und Anlagen wieder in die Version 2012 aufzuneh- men, um die ökologischen Ziele der siedlungsgliedernden Freiräume nicht zu gefähr-	Berücksichtigt. „Vornehmlich“ hat zu falschen Schlüssen geführt. Deshalb wird diese einschränkende Bedingung gelöscht. Nicht berücksichtigt. Nicht allein die Tatsache, dass für die hier bereits bestehenden Siedlungs-„Inseln“, insbesondere für Bauten des Bäumlihof-Gymnasiums, ein Spielraum gewahrt werden muss, hat zur Änderung des Planungsgrundsatzes 2 geführt, sondern die fort- geschrittene Planung der intendierten baulichen

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

		den.	und landschaftlichen Entwicklung der Stadtrandentwicklung Basel Ost. Da die Angelegenheit unterdessen im Rahmen der Beschlussfassung des Grossen Rates über die Zonenplanrevision Basel am 15. Jan. 2014 per Referendum dem Volk separat zum Entscheid vorgelegt wird, erübrigt sich hier eine zusätzliche Begründung der Massnahme, zumal im Richtplan schon dargelegt ist, warum sie der Regierungsrat als zweckmässig und notwendig erachtet.
129.	S 1.6 Siedlungsgliedernde Freiräume	WWF	Wir beantragen: - Siedlungsgliedernde Freiräume dienen grundsätzlich ... (nicht wie neu: vornehmlich; Planungsgrundsatz I) - Siedlungstrenngürtel sind Landschaftsschutzgebieten gleichzustellen oder direkt als solche zu bezeichnen. - Die Achse «Landschaftspark Wiese» - Rhein ist ökologisch und gestalterisch aufzuwerten, zu sichern und als ökologische Vernetzungsachse mit einem grossen Anteil an Naturschutzgebieten auszugestalten.* * Begründung: Vgl. S 1.1 Siedlungsentwicklung, Siedlungsgebiet (Baugebiet) - Als siedlungsgliedernde Freiräume (beziehungsweise Landschaftsschutzgebiete) sind unter anderem auch kleine Waldareale (z.B. Wolfsschlucht, Gundeldingerrain) auszuweisen.
			Nicht berücksichtigt. Siehe zuvor, Ziff. 128/B. Nicht berücksichtigt. Siedlungstrenngürtel und Landschaftsschutzgebiete können nicht gleichgestellt werden. Siehe dazu die entsprechenden Beschreibungen in der jeweiligen Ausgangslage (erläuternde Texte von S 1.6 Siedlungsgliedernde Freiräume und NL 3.2 Landschaftsschutz). Nicht berücksichtigt. Siehe zuvor, Ziff. 128/B. Nicht mehr massstabgerecht bzw. nicht relevant für den kantonalen Richtplan.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
130.	S 1.7 Fahrende Bund (UVEK; ARE)	<p>Aufgrund genereller Raumnot im Kanton stellt Basel-Stadt für Fahrende noch keine Standplätze zur Verfügung. Der Bund begrüsst, dass die Planungsinstanzen darauf hinwirken, dass ein Standplatz eingerichtet werden kann, sei es auch auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Der Bund erachtet für die Standortevaluation eine maximale Frist von 5 Jahren als sinnvoll. Er regt an, dies im Richtplan entsprechend zu verankern.</p> <p><i>Hinweis:</i></p> <p>Der Bund empfiehlt dem Kanton, für die Standortevaluation eines Standplatzes für Fahrende im Richtplan eine Frist von maximal 5 Jahren vorzusehen.</p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Ergänzung Planungsgrundsätze / -anweisungen, Ziff. 1a) <u>„...als Frist für die Standortevaluation eines Standplatzes gelten 5 Jahre ab Erlass der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans:...“</u></p>
131.	S 1.7 Fahrende Basel-Landschaft, Kanton	<p>Gemäss Objektblatt wirken die planenden Instanzen des Kantons Basel-Stadt darauf hin, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf dem Kantonsgebiet ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m² = 10 Stellplätze) eingerichtet werden kann, wobei der Kanton BS dabei die Infrastruktur zur Verfügung stellt und die Betriebskosten auf die Fahrenden übertragen werden, oder - grenzüberschreitend mit dem Kanton Basel-Landschaft, gemeinsam mit einer Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende (2'000 m² = 10 Stellplätze) auf Kosten des Kantons Basel- Stadt eingerichtet wird (ggf. in Kombination mit einem Standort des Kantons Basel-Landschaft). <p>Dieser neue letzte Abschnitt wurde im Kontext einer RPS-Sitzung auf Direktionsebene besprochen und gutgeheissen. Der Kanton Basel-Landschaft wird im Gegenzug eine gleichlautende Bestimmung in den Kantonalen Richtplan aufnehmen.</p>	Z. K. genommen.
132.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete Bund (UVEK; ARE) Anhang Schweizerische Bundesbahnen SBB	<p>Im Objektblatt S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete wird auf Seite 53 zum wirtschaftlichen Schwerpunktgebiet Wolf (Vororientierung) ausgesagt, dass im Bereich des Güterbahnhofs die Auslagerung von Logistikfunktionen zugunsten von neuen Nutzungen möglich sein könnte. Diese Auslagerung von Logistikfunktionen aus dem Güterbahnhof ist nur möglich, wenn dafür gleichwertige Ersatzstandorte gefunden werden können. Bevor Entscheide gefällt werden können, sind die Studienresultate zur SBB-Studie Basel SBB RB 11 abzuwarten.</p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
133.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete FDP Basel	g) Äusseres St.. Johann <i>Anmerkung:</i> Das Wirtschaftliche Schwerpunktgebiet Äusseres St. Johann soll auch in Zukunft einer wirtschaftlichen Nutzung vorbehalten bleiben. <i>Anpassung:</i> « Sowohl Eine Verdichtung der Gewerbe- und Arbeitsflächen als auch neue Wohnnutzungen sind ist denkbar, wobei, um gegenseitige Störungen zu vermeiden, eine klare Nutzungsentflechtung anzustreben ist.»	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziffer 66 (im Zusammenhang mit Ziff. 8/B).
134.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete Gewerbeverband Basel-Stadt	g) Äusseres St. Johann <i>Bemerkung:</i> Das Wirtschaftliche Schwerpunktgebiet Äusseres St. Johann soll auch in Zukunft einer wirtschaftlichen Nutzung vorbehalten bleiben und Raum für das Gewerbe bieten. Eine Testplanung, die auf Wohnnutzung abzielt, ist nicht statthaft, da sie der behördenverbindlichen Vorlage, dass das äussere St. Johann ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet ohne Wohnnutzung ist, widerspricht. <i>Änderung:</i> « Sowohl Eine Verdichtung der Gewerbe- und Arbeitsflächen als auch neue Wohnnutzungen sind ist denkbar, wobei, um gegenseitige Störungen zu vermeiden, eine klare Nutzungsentflechtung anzustreben ist.»	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziffer 66 (im Zusammenhang mit Ziff. 8/B).
135.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete Grüne Partei Basel-Stadt	Wir begrünnen es, dass die Kreativwirtschaft neu zu den Wirtschaftszweigen aufgenommen wurde, die in Basel besonders gefördert werden sollen. Sehr begrünnen wir, dass in den Planungsgrundsätzen neben der Förderung des öffentlichen Verkehrs auch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aufgenommen wurde.	Z. K. genommen.
136.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete Handelskammer beider Basel HKBB	Aussage im Richtplan 2. der Kanton setzt sich als Gründungsmitglied des Vereins „Schweizer Innovationspark Region Nordwestschweiz“ ... <i>Bemerkung:</i> Die Aufnahme in den Richtplan wird sehr begrüsst. Zur Zeit laufen die Standortevaluationen in Zusammenarbeit mit den Fachämtern. - <i>Wenn zeitlich machbar, wäre eine örtliche Festlegung der für den Innovationspark geeigneten Standorte erwünscht.</i>	Z. K. genommen. Eine örtliche Festlegung kann im Moment nicht vorgenommen werden.
		Aussage Richtplan g) Äusserer St. Johann ...Sowohl eine Verdichtung der Gewerbe- und Arbeitsflächen als auch neue Wohnnutzungen sind denkbar, wobei, um gegenseitige Störungen zu vermeiden, eine klare Nutzungsentflechtung anzustreben ist.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziffer 66 (im Zusammenhang mit Ziff. 8/B).

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

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>Bemerkung</p> <p>Das Gebiet St. Johann ist eines der letzten traditionellen Gewerbegebiete der Stadt. Zudem werden auf dem Areal wichtige Dienstleistungen wie Recycling für die Stadt erbracht. Wir sind davon überzeugt, dass auch in Zukunft solche Flächen zur Verfügung stehen müssen. Die gestartete Studie des AWA wird sicherlich Aufschluss darüber geben, wie gross diese in etwa sein müssen. Die Testplanung, die u.a. auf Wohnnutzung abzielt, erachten wir als problematisch, weil sie der behördenverbindlichen Vorlage, dass der St. Johann ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet ohne Wohnnutzung ist, ignoriert.</p> <p>- <i>Einer qualitativen Verdichtung von Gewerbe- und Arbeitsflächen stehen wir positiv gegenüber, ganz im Gegensatz zu einer flächendeckenden Wohnnutzung.</i></p>		
137.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	IG Lysbüchel	<p>Die IG Lysbüchel bedankt sich, dass sie die Möglichkeit erhält an der Vernehmlassung teilzunehmen.</p> <p>Als erstes möchten wir uns kurz vorstellen. Unsere Mitglieder sind alle langjährige Baurechtsnehmer und Mieter von Parzellen auf dem Industrieareal Lysbüchel, welches der SBB Immobilien gehört. Das im Industrieareal Lysbüchel ansässige Gewerbe ist in den diversesten Branchen tätig. So hat es Schreiner, Eisenleger, Metallbauer, Maschinenbauer Recycle' und anderes Gewerbe.</p> <p>Mit Genugtuung konnten wir dem Richtplan auf Seite 52 entnehmen, dass das Gebiet des Bahnhof St. Johann bzw. Industrie Lysbüchel als Gewerbezone erhalten bleibt. Aus unserer Sicht ist aber eine Mischung von Wohnen und Gewerbe auf diesem Areal nicht geeignet, da dass ansässige Gewerbe sich nicht mit Wohnen verträgt. Des Weiteren befindet sich in unmittelbarer Nähe die Kehrlichtverbrennungsanlage (KV A) und die Zugverbindung nach Frankreich, wo nebst Güterzügen, Regionalzügen, Schnellzügen auch der TGV von Basel nach Paris fährt.</p> <p>Zusammengefasst wollen wir zum Ausdruck bringen, dass es aus unserer Sicht unerlässlich ist, dass Industrieareal Lysbüchel als reine Industrie- und Gewerbefläche erhalten bleibt.</p>	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziffer 66 (im Zusammenhang mit Ziff. 8/B).
138.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	Neutraler Quartierverein Kannefeld	<p>Äusseres St. Johann (Seite 52)</p> <p>Die unter <i>Siedlung - Wirtschaft</i> aufgeführten Argumente zur Förderung vielfältiger gewerblicher Nutzungen, insbesondere für kleinere gewerbliche Unternehmen und Handwerksbetriebe, treffen in besonderer Masse auf das Lysbüchelareal zu. Der NQV Kannefeld begrüsst den frühen - und aktiven - Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und Nutzer in das angelaufene Studien- und Testplanungsverfahren.</p> <p>Forderung des NQV Kannefeld:</p>	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziffer 66 (im Zusammenhang mit Ziff. 8/B).

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
<i>Das Lysbüchelareal, dessen Grundstücksflächen der Zone 7 (Industrie) zugeordnet sind, sollen primär für gewerbliche Nutzungen - auch für kleinere handwerkliche Betriebe - erhalten bleiben. Eine Nutzungsverdichtung ist dabei anzustreben.</i>				
139.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	Novartis	<p>Insbesondere die Entwicklungsmöglichkeiten der Wirtschaft im Stadtgebiet St. Johann und Klybeck (sind) mit einer klaren Zonenzuteilung auf eine solidere Basis gestellt.</p> <p>- Wechsel der Gebiete Bahnhof St. Johann, Nord und Klybeck Stadtteil vom "Schwerpunktgebiet mit Planungsbedarf" neu zu "Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet"</p>	Z. K. genommen.
<p>Wichtig scheint uns nach wie vor, dass diese Gebiete der höherwertigen Arbeitsnutzung vorbehalten bleiben und zukünftig mit keinem oder nur geringem Wohnanteil belastet werden.</p>				Z. K. genommen. Siehe Ziffer 66 (im Zusammenhang mit Ziff. 8/B).
<p>Die Anpassungen im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere im Bereich Klybeck, erachten wir als Schritt in die richtige Richtung.</p>				Z. K. genommen.
140.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	SBB	<p>Seite 53, Ziffer h) Wolf: Die im zweiten Abschnitt dieser Ziffer erwähnte Auslagerung von Logistikfunktionen aus dem Güterbahnhof sind nur möglich, wenn dafür gleichwertige Ersatzstandorte gefunden werden können. Bevor Entscheide gefällt werden können, sind wie oben erwähnt die Studienresultate zur SBB-Studie Basel SBB RB 11 abzuwarten. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i></p>	Ist ersetzt durch aktuellere Fassung via Bund (UVEK, ARE), siehe Ziff. 303.
141.	S 2.1 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p>a) Novartis Campus</p> <p>„... Folgende Veränderungen sind zurzeit im Gange:</p> <p>– Das heutige Hafenable St. Johann soll neu als Grün- und Freiraum sowohl den Mitarbeiter/innen von Novartis als auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen; so befindet sich u. a. die Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang des Rheins (Rheinuferpromenade Undine) in konkreter Planung und soll ab Sommer 2013 realisiert werden.</p> <p>– Im nordwestlichen Arealteil und entlang des Rheins sollen – ergänzend zu den bestehenden Hochhäusern – neue Hochhäuser erstellt werden.“</p>	<p>Das Eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) in Verbindung mit § 94 des baselstädtischen Bau- und Planungsgesetzes (und mit § 74 der baselstädtischen Bau- und Planungsverordnung) sichert das Mitwirkungsverfahren. Die Kantonsverfassung des Kantons Basel-Stadt hält zudem unter § 55 fest, dass der Staat die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung einbezieht, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.</p>
<p>1. Planung der Rheinuferpromenade unter Mitwirkung der Quartierbevölkerung</p>				

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**Stellungnahme****g) Äusseres St. Johann**

„...Weiteren Aufschluss über die sinnvolle Nutzungsstruktur des gesamten Gebietes sollen Studien und Testplanungen geben (ab 2012), die unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer erarbeitet werden. So ist u. a. die aktuelle Nutzungs- und Verkehrssituation im Hinblick auf eine gesamthafte Lösung im Rahmen einer kooperativen Planung zu überprüfen. Sowohl eine Verdichtung der Gewerbe- und Arbeitsflächen als auch neue Wohnnutzungen sind denkbar, wobei, um gegenseitige Störungen zu vermeiden, eine klare Nutzungsentflechtung anzustreben ist. Dabei ist zu beachten, dass künftige Ausbauten des Schienennetzes (Anbindung EuroAirport, Herzstück Regio-S-Bahn Basel) nicht beeinträchtigt oder verunmöglicht werden.“

1. Es ist nicht nur eine kooperative Planung, die unter Einbezug der Gewerbe- und Quartiervertreter stattfindet, anzustreben, sondern auch eine kooperative Umsetzung.

Z. K. genommen.
Eine „kooperative Umsetzung“ ist nicht Angelegenheit des Richtplans.

2. Das Gebiet sollte bereits vor einer finalen Nutzungen zugänglich für Zwischennutzungen sein und so die Integration in bestehende Strukturen erleichtern und auch die Akzeptanz der Bevölkerung für das neue Gebiet erhöhen.

Zwischennutzungen sind kein Thema des kantonalen Richtplans.

3. Es sollten nicht nur höherwertige Arbeitsnutzungen, sondern auch (lokale) Gewerbebetriebe angesiedelt werden (Durchmischung). Die Stärkung des lokalen Gewerbes ist prioritär und Abstimmungen mit vorhandenen Arbeitsnutzungen im Quartier sind nötig.

Z. K. genommen.
Der Richtplan schliesst solches nicht aus.

142. **S 4 Siedlungsqualität** **Bund (UVEK; ARE)**

Bezüglich der Siedlungsqualität werden im Richtplan aufgrund von Planungsfortschritten oder veränderten Rahmenbedingungen (z.B. infolge Familiengarteninitiativen) diverse Anpassungen vorgenommen. Der Bund begrüsst, dass der Kanton der Siedlungsqualität, insbesondere auch im Zusammenhang mit den baulichen Verdichtungen und Siedlungserweiterungen, einen hohen Stellenwert beimisst. So sollen Freiräume erweitert und deren Zugänglichkeit verbessert werden. Zudem werden weitere Gebiete der Entdichtung festgelegt. Die Innenstadtentwicklung wird weiter vorangetrieben.

Z. K. genommen.

143. **S 4.1 Freiraum** **Planungsgruppe Gundeldingen**

Zugänge zum Bruderholz (Freiraumvernetzung) werden als notwendig angesprochen (S.56), aber nicht in Form von Aufträgen an die Verwaltung definiert. Als neue Planungsanweisung muss ergänzt werden: Die Verbesserung der Freiraum-Zugänge zum Bruderholz sind zu prüfen und in Form einer teilrichtplanerischen Festsetzung zu definieren. Zeithorizont der Umsetzung muss kurz- bis mittelfristig sein.

Dies ist Sache des Grün- und Freiraumkonzeptes Gundeldingen, an dessen Erarbeitung zurzeit im Bau- und Verkehrsdepartement begonnen wird.

Dieses Konzept wird dann eine der Grundlagen für den neuen Stadtteilrichtplan und ggf. – bei raumwirksamen Vorhaben von kantonalen Bedeutung – für den kantonalen Richtplan bilden.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
144.	S 4.1 Freiraum Pro Central-ParkBasel	<p>Im Rahmen der 8 Jährigen Projektentwicklung des CentralParkBasel hat sich unter Mitwirkung der Bevölkerung, vieler Organisationen und Anlässen gezeigt, dass ein breit abgestütztes Bedürfnis nach der Schaffung</p> <ul style="list-style-type: none"> - einer stadträumlichen Verbindung des Gundeldingerquartiers mit der Stadt - neuem Grün- und Freiraum - neuer Langsamverkehrinfrastrukturen - neuer Bahnhofzugängen - stadträumlicher Randbebauung <p>im Bahnhofgebiet besteht. Deshalb regen wir an diese im Projekt CentralParkBasel entwickelten und formulierten Ziele in den Richtplan aufzunehmen.</p>	<p>Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.</p>
145.	S 4.1 Freiraum Quartierkoordination Gundeldingen	<p>Zugänge zum Bruderholz (Freiraumvernetzung) werden als notwendig angesprochen (S.56), aber nicht in Form von Aufträgen an die Verwaltung definiert. Als neue Planungsanweisung muss ergänzt werden: Die Verbesserung der Freiraum-Zugänge zum Bruderholz sind zu prüfen und in Form einer teilrichtplanerischen Festsetzung zu definieren. Zeithorizont der Umsetzung muss kurz- bis mittelfristig sein.</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 143.</p>
146.	S 4.1 Freiraum VCS beider Basel	<p>A Im Richtplan sollten diejenigen Strassen und Plätze bezeichnet werden, welche in einer ersten Phase oberflächlich umgenutzt werden. Dazu bedarf es auch konkreter Aussagen zur Rückgewinnung von Verkehrsflächen. Begleitend ist die Errichtung von Quartierparkings auszuweisen. Die Mittel dafür stammen aus der Zweckbindung der Parkraumbewirtschaftung.</p>	<p>Dies muss auf anderer Planungsstufe, kann nicht über den Richtplan geschehen. Beim kantonalen Richtplan handelt es sich nicht um einen kommunalen Richtplan oder um ein umfassendes Verkehrs-, Freiraum- und/oder Parkierungskonzept.</p>
147.	S 4.1 Freiraum WWF	<p>Zentral bleibt der planerische Mangel, dass unter einer so genannten «urbanen Qualitätsmaximierung» vorab die Mobilisierung von zusätzlichem Bauvolumen (horizontal und vertikal) verstanden wird. Der Notwendigkeit bezüglich Sicherung ökologischer Werte wird nach unserer Einschätzung zu wenig Beachtung geschenkt. Schwachpunkt bleibt auch die fehlende Planung der Frei- und Grünflächen und der Grünraumaspekte in überkantonaler und -nationaler Vernetzung (Agglomerations- bzw. regionale Naturparks gemäss Bundesvorgaben, «Regiobogen», «Rheinpark» des Kantons Aargau). Bezüglich Grünraumplanung und -sicherung hinkt der Richtplan aktuellen raumplanerischen Fragestellungen hinterher.*</p>	<p>Siehe dazu Ziff. 126 mit Ausführungen unter Ziff. 10, 24/L und 79).</p>
		<p>* Vgl. auch S 1.5 Hochhäuser</p>	
		<p>B Die Stadt Basel benötigt zusätzliche Frei- und Grünflächen von rund dreissig Hektaren **, was etwa drei Parkanlagen der Grösse des Kannenfeldparkes entspricht. Es ist nun mit Flächenzielen orientierend aufzunehmen, wo für die Geltungsdauer des Richtplans insbesondere für die Gebiete der Entdichtung Gundeldingen, Matthäus, St. Johann Frei- bzw. Grünräume geschaffen werden sollen.</p>	<p>Die verantwortlichen Instanzen müssen darauf hinwirken, dass bei Erneuerung von bestehenden Bauten und Anlagen und bei der Planung von Neubauten die Freiraumqualitäten erhalten oder, so weit möglich, erhöht werden; und dass im Stadtgebiet von Basel, speziell aber in den als</p>

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

** Freiraumkonzept BS 2004. Flächenangabe abzüglich Erlenmatte.

«Vorzugsgebiete der Entdichtung» bezeichneten Gebieten, geeignete Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds erworben und zu Parkanlagen (allenfalls Pocketparks) umgewandelt oder dass durch andere Massnahmen öffentliche und qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume geschaffen werden können.

Betreffend den Erwerb geeigneter Grundstücke aus dem Mehrwertabgabefonds hat sich bis dato die Gelegenheit nicht geboten, Grundstücke zu erwerben oder Parkanlagen zu schaffen.

Siehe auch Ziff. 162/3.

C

Für die Bevölkerung nutzbarer Freiraum bietet sich zuerst auf dem Strassenraum an, der bereits im Besitz der öffentlichen Hand ist. Im Richtplan sollten deshalb diejenigen Strassen und Plätze bezeichnet werden, welche in einer ersten Phase im Sinne der «Rückgewinnung von Verkehrsfläche» umgenutzt werden.

Dies muss auf anderer Planungsstufe, kann nicht über den Richtplan geschehen. Beim kantonalen Richtplan handelt es sich nicht um einen kommunalen Richtplan oder um ein umfassendes Verkehrs-, Freiraum- und/oder Parkierungskonzept.

D

Die Konsequenzen aus dem «Freiraumkonzept» sind in den Richtplan aufzunehmen (Sicherung Grundversorgung mit Grünflächen gemäss Definition, Verbesserung der Zugänglichkeit).

Die Grundversorgung ist gesichert.

Hierzu gehört auch die orientierende Aufnahme des «Centralparks» in den Richtplan.

Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.

Wir beantragen:

- Zusätzliche Freiflächen in den Entdichtungsquartieren werden als Vororientierung aufgenommen.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ausführungen zuvor.

- Die aufzuwertenden Zugangsachsen zu den Erholungsgebieten werden mit dem Handlungsbedarf bezeichnet.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ausführungen zuvor.

- Der «CentralParkBasel» ist orientierend aufzunehmen.

Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<ul style="list-style-type: none"> - Naherholungsfreiräume sind grossflächig, auch ausserkantonal und im Ausland zu betrachten. In Koordination mit den Nachbarn werden mögliche Entwicklungen vorbereitet. (Bruderholz, Grün 80, Allschwiler Wald und Hardwald, Birs, Mattfeld, Tüllinger Hügel, La Vignette) 	<p>Regionalplanung ist nicht Sache des kantonalen Richtplans. Eine grenzüberschreitende Betrachtung der Grün- und Freiräume gibt es ansatzweise in der Planung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), sie wird ggf. anlässlich der weiteren Entwicklung der IBA Basel 2020 vorgenommen.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Perimeter des «Landschaftsrichtplans Landschaftspark Wiese» sind in einem eigenen Objektblatt darzulegen. Vgl. Neues Objektblatt «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese». 	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 192.</p>	
148.	S 4.2 Freizeitgärten	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>In diesem Kapitel werden die notwendigen Anpassungen, die durch die Annahme des Gegenvorschlags zur Familieninitiative notwendig wurden, in adäquater Weise im Richtplan festgeschrieben. Wir schlagen vor, dass bei den Planungs- und Entwicklungszielen beim letzten Punkt auch die Förderung gemeinsamer Nutzung von bestimmten Arealen (<i>urban gardening</i>) beigefügt wird. Zwar ist von der Öffnung der Freizeitgärten die Rede, wir möchten aber ausdrücklich die gemeinsame Nutzung durch z.B. Studierende ermöglichen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die gemeinsame Nutzung durch z. B. Studierende muss nicht via kantonalen Richtplan geregelt werden, sie ist gesetzeskonform; <i>urban gardening</i> kann mit der Stadtgärtnerei ausgehandelt werden.</p>
149.	S 4.2 Freizeitgärten	WWF	<p>Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Familiengarten-Initiative, den auch der WWF Region Basel unterstützt hat, sind auf Kantonsgebiet achtzig Prozent der Gärten zu erhalten. Unsere Auffassung, dass diese Gärten grundsätzlich in den bestehenden Arealen zu erhalten sind, widerspricht das Vorhaben, auf dem südwestlichen Teil des Bäumlhofareals ein Gebiet vom Landschaftsschutz in die Naturschutzzone umzuwandeln, damit dort Familiengärteneratzflächen geschaffen werden können. (Siehe: 9. NL3.2 Landschaftsschutz)</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Kapitel "Einsprachen und Anregungen (materielle Behandlung)" im Ratschlag "Basisratschlag – Zonenplanrevision" (RRB vom 15. Mai 2012, Seite 367 ff, Einsprache Nr. 107 und Einsprache Nr. 19 zur zweiten Planaufgabe des WWF Region Basel.</p>
		<p>Wir beantragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Areale für Freizeitgärten sind örtlich festzusetzen. Sie liegen grundsätzlich auf bereits bestehenden Flächen von Familiengärten. 	<p>Es wurde seitens des Regierungsrates verdeutlicht, dass der Grossteil der bestehenden Freizeitgartenareale im Planungsperimeter der Stadtrandentwicklung Ost am heutigen Standort fortgeführt werden wird. Dies erfordern alleine schon die im Vorfeld der Abstimmung zur Familiengarteninitiative zwischen BVD und Gartenvereinen abgeschlossenen Nutzungsverträge. Dennoch werden in den speziellen Nutzungsvorschriften zur Parklandschaft die Freizeitgartenflächen bewusst als quantitative Angaben und nicht über exakte Abgrenzungen gesichert. Es sollen minimale Spielräume bei der Anordnung und Ausgestaltung der Gartenflächen bleiben, um die Gartenflächen optimal in die Parklandschaft integrieren zu können, wenn ein detailliertes Parkgestaltungsprojekt</p>	

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

erarbeitet wird. Die verbindlich festgesetzten weiteren Nutzungsplanfestsetzungen zum nördlich der Bäumlhofstrasse gelegenen Bereich der Parklandschaft, nämlich die Grünzone, wo der Ausstattung dienende Bauten nur als Ausnahme zulässig sind, in Verbindung mit der überlagerten Naturschonzone, garantieren, dass in diesem Teilraum keine Freizeitgartenanlagen, sondern allenfalls natur- und landschaftsverträgliche Pflanzplätze ohne Regelbebauung mit Gartenhäuschen möglich wären. Die Option für solche neue Formen von naturnahen Gärten, wie z.B. „Bürgerobsthaine“ etc. sollen in diesem Gebiet aber nicht a priori ausgeschlossen sein.

150. **S 4.3 Qualität im Zentrum** **FDP.Die Liberalen Basel** Bei der Innenstadtentwicklung müssen die FDP.Die Liberalen festhalten, dass die planungsrelevanten Angaben zu den Parkhäusern im Zentrum, insbesondere zum geplanten Parkhaus im Bereich Aeschen im entsprechenden Objektblatt gänzlich fehlen.

Der kantonale Richtplan beinhaltet keine Angaben zu Parkhäusern. Zu diesem Thema finden sich einige Hinweise und strategische Vorgaben im Entwurf des Entwicklungsrichtplanes Innenstadt.

(Hinweis zum Status des Planwerks Entwicklungsrichtplan Innenstadt: Der Entwicklungsrichtplan ist dem kantonalen Richtplan untergeordnet. Beide Instrumente zeigen die raumwirksamen Vorhaben auf und koordinieren die Ansprüche an den jeweiligen Raum, jedoch in unterschiedlichen Massstäben. Der kantonale Richtplan koordiniert die wesentlichen räumlichen Entwicklungen des Kantons, macht also Aussagen zum Kantonsgebiet, während der Entwicklungsrichtplan als kommunaler Teilrichtplan auf die zukünftige Entwicklung der Innenstadt hinwirkt.)

Dafür werden widersprüchliche raumrelevante Ziele festgehalten, die durch das von verschiedenen Seiten kritisierte Mitwirkungsverfahren « Innenstadt - Qualität im Zentrum » nicht ausreichend legitimiert sind, um Aufnahme in den Richtplan zu finden.

Ein Richtplan muss nicht gänzlich widerspruchsfrei sein. Im Falle von widersprechenden raumrelevanten Ansprüche oder Zielen sind Koordination und Abwägungen von entscheidender Bedeutung.

Die übergeordneten Zielsetzungen des Objektblattes flossen in den Entwurf des Entwicklungsrichtplanes ein; sie haben immer noch Relevanz.

Kritik in einem Mitwirkungsverfahren delegitimiert Richtplaninhalte nicht. Der Regierungsrat entschei-

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

det in Kenntnis aller Vorbringen.

Sobald der behördenverbindliche Entwicklungsrichtplan Innenstadt erlassen sein wird, wird das Objektblatt durch den Regierungsrat aus dem Richtplan entlassen, da sein Zweck erfüllt ist.

151.	S 4.3 Qualität im Zentrum	Gewerbeverband Basel-Stadt	<p>Die Attraktivität der Innenstadt ist von regionaler Bedeutung. Die im Objektblatt S 4.3 Innenstadtaufwertung – Qualität im Zentrum beschriebenen raumrelevanten Ziele sind aber teilweise widersprüchlich und trotz des Mitwirkungsverfahrens nicht unbestritten. Eine Festschreibung der letztlich von der Verwaltung formulierten Anforderungen und Ziele an und für die Innenstadt im Richtplan ohne vorgängige politische Diskussion und konsolidierten Entwicklungsrichtplan ist nicht statthaft. Zudem fehlen in den Planungsanweisungen die wirklich planungsrelevanten Angaben zu den zentrumsnahen Parkhäusern und das Parkhaus im Bereich Aeschen wird nicht örtlich festgelegt.</p> <p>Schliesslich ist auch der Perimeter Innenstadt zu gross gewählt.</p> <p>Das vorliegende Objektblatt ist somit weniger planerischer als politischer Natur und daher für den Richtplan nicht geeignet. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert daher, das Objektblatt aus dem Richtplan zu streichen.</p>	<p>Siehe zuvor, Ziff. 150, 2. Abschnitt.</p> <p>Zum Perimeter: Mit Grossratsbeschluss vom 16. April 2008 wurde u. a. der Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes „Innenstadt – Qualität und der Finanzierung zugestimmt. Der Perimeter war damals Bestandteil des Ratschlags.</p> <p>Nicht berücksichtigt, entsprechend dem Vor erwähnten.</p>
152.	S 4.3 Qualität im Zentrum	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Die Innenstadt muss eine möglichst MIV-freie Zone werden. Dies entspricht unserer Ansicht nach der „Förderung einer stadtgerechten Mobilität“ und sollte auch so im Richtplan festgelegt werden.</p>	<p>Das neue Verkehrskonzept für die Innenstadt wurde am 12. Januar 2011 durch den Grossen Rat beschlossen und sieht eine Neuorganisation des Verkehrs im Kern Basels vor. Neben vier Grundregeln (Regimes Tempo 30, Fussgängerzone, Begegnungszone, ÖV-Achsen) gelten spezielle Sonderregelungen für Anwohnende, Taxis, Mobilitätsbehinderte, Notfalldienste, etc.</p> <p>Der Regierungsrat hat die überarbeitete Verordnung am 13. August 2013 beschlossen. Für den Vollzug dieser Verordnung ist das Justiz- und Sicherheitsdepartement zuständig.</p> <p>Details siehe: http://www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/ges</p>

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**Stellungnahme**[amtplanung/verkehrskonzept_innenstadt.htm](#)

Das Verkehrskonzept und die Einträge im kantonalen Richtplan widersprechen sich nicht.

Im Übrigen siehe Ziff. 150.

153.	S 4.3 Qualität im Zentrum	Handelskammer beider Basel HKBB	<p>Aussage im Richtplan Um die Erreichbarkeit zu erhöhen und die verkehrliche Belastung zu verringern, soll – bei Vorrang des öffentlichen Verkehrs und sinnvoller Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs – die Innenstadt für Fussverkehr noch attraktiver werden und für den Veloverkehr gute Rahmenbedingungen bieten.</p>	– Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 150.
------	----------------------------------	--	---	---

Bemerkung:

Die Ausgestaltung der Innenstadt ist für die Attraktivität der Region von zentraler Bedeutung. Die Handelskammer beider Basel unterstützt daher die Initiative, die Qualität der Innenstadt zu verbessern. Zu einer zentralen Qualität zählen wir die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern. Auch eine Fussgängerzone wird unterstützt. Dazu braucht es aber genügend Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zum Zentrum der Innenstadt. Diese werden im Objektblatt nicht aufgenommen. Die Innenstadt ist nicht ein abgeschlossenes System. Täglich muss die Innenstadt zuverlässig mit Gütern versorgt und umgekehrt von Abfällen entsorgt werden. Dieses Thema wird in den Planungsgrundsätzen fälschlicherweise nicht erwähnt. Zudem erachten wir den Perimeter der Innenstadt immer noch als zu gross, um eine echte Identifikation zu schaffen.

- Die Schaffung von zentrumsnahen Parkhäusern ist in die Planungsanweisungen aufzunehmen und das Parkhaus Aeschen örtlich festzulegen.
- Der Grundsatz einer zuverlässigen Versorgung der Innenstadt ist zu ergänzen. –
- Der Perimeter Innenstadt ist zu verkleinern.

154.	S 4.3 Qualität im Zentrum	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p><i>Förderung einer stadtgerechten Mobilität: Um die Erreichbarkeit zu erhöhen und die verkehrlichen Belastungen zu verringern, soll – bei Vorrang des öffentlichen Verkehrs und sinnvoller Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs – die Innenstadt für den Fussverkehr noch attraktiver werden und für den Veloverkehr gute Rahmenbedingungen bieten</i></p> <p><i>b) Es sind folgende Konzepte, Planungen und Massnahmen durchzuführen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeiten eines Gesamtkonzepts für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen. – Schrittweise Umsetzung des Gestaltungskonzepts ab ca. 2013, mit einem ersten Schritt bis 2025. – Erarbeitung eines Entwicklungsrichtplans für die Innenstadt (ca. 2013). – Optimierung des Nutzungsmanagements des öffentlichen Raums und Anpassung der entsprechenden Instrumente. 	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 150.
------	----------------------------------	--	---	-------------------------------------

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>1. Eine sinnvolle Kanalisierung des MIV's darf nicht zu Nachteilen für das lokale Gewerbe führen. Gegebenenfalls sind neue Modelle z.B. für eine Warenanlieferung zu entwickeln.</p> <p>2. Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt ist breit abgestimmt.</p>		
155.	S 4.3 Qualität im Zentrum	VCS beider Basel	<p>Fünf übergeordnete Ziele, Ergänzung:</p> <p>Förderung einer stadtgerechten, <u>umweltverträglichen</u> Mobilität (Ergänzung auch in Planungsgrundsätzen vornehmen).</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>„Umweltverträglich“ ist in „stadtgerecht“ impliziert. Dies belegen der Kontext und die unterdessen erfolgte Entwicklung (Verkehrskonzept für die Innenstadt).</p>
156.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Bund (UVEK; ARE)	<p>Auch im Quartier Gundeldingen steht die Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum der künftigen Entwicklung des Quartiers. Durch verschiedene verkehrliche und städtebauliche Projekte stehen in Gundeldingen grössere Veränderungen an, die Synergien für gewerbliche, soziale und kulturelle Entwicklungen ermöglichen. Um sämtliche Projekte im Raum aufeinander abzustimmen, wurde ein neues Objektblatt (S 4.4) als planerische Grundlage für die Entwicklungen im Quartier und dessen Umfeld eingeführt.</p>	Z. K. genommen.
157.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Basta!	<p>(S. 66) Der Passus "Diese wird mit den lokalen Entlastungseffekten einer Umfahrung des Quartiers (Autobahnanschluss Basel City [ABAC], Umfahrung Gundeldingen) abgestimmt" soll gestrichen werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine kurzfristige Verkehrsberuhigung ist mit dem Verkehrskonzept Gundeldingen unabhängig von ABAC aufgegleist. Als mittel-/langfristige Möglichkeit bleibt ABAC aber eine Option.</p>
			<p>(S. 70) Der Passus "Projekt ABAC: Zur Entlastung vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr wird das Projekt einer Umfahrung des Quartiers untersucht (Autobahnanschluss City [ABAC]. Umfahrung Gundeldingen)" soll gestrichen werden</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe zuvor.</p>
158.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Gewerbeverband Basel-Stadt	<p>Areal Bahnhof SBB / Zentrum Gundeldingen</p> <p><i>Bemerkung:</i> Die eingereichte kantonale Volksinitiative CentralParkBasel findet im Gegensatz zu weniger konkretem Vorhaben keinen Eingang in den Richtplan. Dies ist gerade mit Blick auf die Anbindung des Gundeldingerquartiers aber von hoher planerischer Relevanz.</p>	<p>Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.</p>
			<p><u>Änderung:</u> «... - aufzugreifen. Insbesondere gilt es, die Forderungen der Volksinitiative CentralParkBasel in die Planung einzubeziehen.»</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
159.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Grüne Partei Basel-Stadt	Wir begrüßen, dass das Gundeldingen-Quartier als Schwerpunktgebiet in den Richtplan aufgenommen wurde.	Z. K. genommen.
		Das dringlichste Problem des Gundelis ist der starke Verkehr. Natürlich unterstützen auch wir das Ziel das Quartier vom motorisierten Individualverkehr spürbar zu entlasten. Auch dass eine konsequente Verkehrsberuhigung angestrebt wird ist sicher sehr positiv. Im letzten Satz des Kapitels Verkehr wird aber suggeriert, dass der Autobahnanschluss Basel City einen Entlastungseffekt für das Gundeli habe. Dies ist sehr umstritten und ob der Autobahnanschluss überhaupt gebaut wird, ist alles andere als sicher. Wir fordern, dass dieser Satz gestrichen wird. Die Verkehrsberuhigung soll mit Temporeduktionen und ähnlichen Massnahmen möglichst bald und unabhängig vom Bau des Autobahnanschlusses durchgeführt werden.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.	
		Zum Kapitel Areal Bahnhof SBB sollte in den Richtplan die Prüfung des CentralParks aufgenommen werden. Er würde die Querung des Bahnareals für den Fuss- und Veloverkehr enorm erleichtern und wäre ein grosser Beitrag an die Gestaltung des Bahnareals.	Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.	
		Für die Entwicklung des Dreispitz ist die gute Verbindung zum Gundeli sehr wichtig. Vor allem für den Fuss- und Veloverkehr ist die Verbindung sehr schlecht und teilweise gefährlich. Das Ziel die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern sollte im Richtplan aufgenommen werden.	Dieses Anliegen ist sowohl im Gesamtverkehrskonzept Dreispitz als auch im Entwurf zum Teilrichtplan Velo explizit formuliert. Die Arbeiten zum Verkehrskonzept Gundeldingen fokussieren sich, unter anderem, auch auf die optimale Verknüpfung zwischen Dreispitz und Gundeldingen.	
160.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Hauseigentümerverband Basel-Stadt HEV	Im Wesentlichen kann auf die obigen Ausführungen (zu den einleitenden Bemerkungen zum 3Land und zur Vertikalen Verdichtung) verwiesen werden.	Z. K. genommen.
		Durch verschiedene Massnahmen wird versucht, das Gundeli zum einen aufzuwerten und zum andern neue Gebiete (Dreispitz) für Wohnnutzung zu erschliessen. Gegenüber diesem Vorhaben besteht grundsätzlich kein Einwand. Mit gemischten Gefühlen haben wir allerdings die Formulierung im Absatz <i>Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus</i> aufgenommen: " ... Zur Durchsetzung der Ziele und Massnahmen bedarf es der gesetzlich vorgesehenen grundeigentümerverbindlichen Erlasse und Beschlüsse, ... ". Leider fehlt eine weitere Ausführung, in welche Richtung solche Erlasse und Beschlüsse gehen können . Selbstverständlich werden wir uns zur Wehr setzen, sollten die Grundeigentümerrechte in irgendeiner Art beschnitten werden. Dies trifft vor allem dann zu, wenn der Bestandesschutz nicht gewahrt bleiben sollte. Sind für eine Aufwertung Einschränkungen dieser Rechte unumgänglich, so erwarten wir eine grosszügige Entschädigung von verursachten Minderwerten.		
		Zu den verkehrstechnischen Massnahmen werden wir uns nicht im Einzelnen äussern, da die diesbezüglichen Interessen bei den Grundeigentümern nicht zwingend deckungsgleich sein müssen . Wesentlich ist allerdings, dass neben den Fördermas-	Es ist nicht beabsichtigt, diesbezüglich Erschwer-nisse herbeizuführen.	

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

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			snahmen für öffentlichen Verkehr, für Velo und für Fussgänger die Zufahrt zu den Liegenschaften für den motorisierten Privatverkehr jederzeit und uneingeschränkt möglich ist und auch genügend Parkplätze, sei dies auf Privatareal, Allmend oder in gemeinschaftlichen Autoeinstellhallen vorhanden sind resp. zugelassen bleiben.	
161.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Der MV Basel 1891 hält Stadtautobahnen für extrem schädlich für Wohnen und Wohnumfeld. Daraus ergibt sich hier, dass der Passus: «Diese wird mit den lokalen Entlastungseffekten einer Umfahrung des Quartiers (Autobahnanschluss Basel City [ABAC], Umfahrung Gundeldingen) abgestimmt» (S. 66) ebenso gestrichen wird wie (S. 70) der Passus «Projekt ABAC: Zur Entlastung vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr wird das Projekt einer Umfahrung des Quartiers untersucht (Autobahnanschluss City [ABAC], Umfahrung Gundeldingen)».	Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
162.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Planungsgruppe Gundeldingen	1) Der Quartierrichtplan wird nur aufgehoben, wenn gleichzeitig ein umfassender Teilrichtplan Gundeldingen mit analoger Festsetzungstiefe (entsprechende Konzeptkarten) wie der bisherige Quartierplan erlassen wird. Ein Teilrichtplan Gundeldingen wird erst dann erlassen, wenn basierend auf einem entsprechenden partizipativen und mit dem Quartier vereinbarten Planungsprozess die notwendigen Grundlagen (beispielhafte Inhalte: Siedungsleitbild, Freiraumkonzept, Verkehrskonzept, etc.) erstellt und ein Meinungsbildungsprozess bei den Stakeholdern im Quartier stattgefunden hat. Die bereits laufende Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus ist bisher keine Planung, sondern eine Koordination verschiedener Prozesse für die Stadtteilentwicklung. Eine Verbindlichkeit ist bei dieser - durch Olivier Wyss sehr offen und kooperativ gestalteten - Stadtteilentwicklung für uns bisher nur sehr beschränkt gegeben. Dieser angestossene Koordinationsprozess ist in einen verbindlichen Planungsprozess zu überführen. Grundsätzlich erachten wir die Erstellung eines Teilrichtplans Gundeldingen als Pflicht. Die Ziff. 3 der Planungsanweisung ist entsprechend anzupassen und als verbindlicher Auftrag zu formulieren.	<p data-bbox="1509 595 1769 619">Teilweise berücksichtigt.</p> <p data-bbox="1509 651 1948 675">(Siehe auch Ausführungen unter Ziff. 16.)</p> <p data-bbox="1509 707 2056 930">Der Regierungsrat, in dessen abschliessende Kompetenz die Richtpläne gemäss § 94 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz fallen, erachtet den geltenden Quartierrichtplan Gundeldingen von Juni 1986 als in vielen Zügen umgesetzt sowie in den übrigen Belangen als antiquiert. Zusammen mit dem Erlass zur „Anpassung 2012“ ist der Quartierrichtplan 1986 deshalb aufgehoben worden.</p> <p data-bbox="1509 962 2056 1121">Mit dem Objektblatt im kantonalen Richtplan wird dargelegt, dass die räumliche Entwicklung des Quartiers Gundeldingen von kantonalen Bedeutung ist. Dieses Bekenntnis steht in engem Zusammenhang mit den im Legislaturplan 2013-2017 formulierten Zielen.</p> <p data-bbox="1509 1153 2056 1313">Dass es ein verbindliches Instrument für die räumliche Entwicklung, braucht, ist unbestritten. Die Forderung nach einem neuen Stadteilrichtplan ist berechtigt. Dies bedingt eine neue Fassung der Planungsanweisung. Aus der Option wird ein Auftrag.</p>

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

Die Ziff. 3 der Planungsanweisung lautet jetzt:

Entwurf 2012	Fassung definitiv
Je nach Erfordernis erlässt der Regierungsrat für die raumwirksamen Vorhaben auf der Grundlage von § 94 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz einen für die kantonalen Behörden verbindlichen, detaillierten (Teil-) Richtplan.	Für die raumwirksamen Vorhaben im Schwerpunktgebiet Gundeldingen erlässt der Regierungsrat innert 5 Jahren ab Erlass der „Anpassung 2012“ auf der Grundlage von § 94 Abs. 2 Bau- und Planungsgesetz einen für die kantonalen Behörden verbindlichen, detaillierten Stadtteilrichtplan.

2) Beim Objektblatt Schwerpunkt Gundeldingen fällt auf, dass Angaben zum Zeithorizont fehlen. Für die integrative Stadtteilentwicklung bzw. den von uns geforderten umfassenden Planungsprozess ist dies zu definieren (kurz-, mittel- oder langfristig). Die meisten Angaben im Objektblatt beziehen sich auf laufende Prozesse und sind kurzfristig. Den Anspruch eines 15-jährigen Zeithorizonts (für Richtplan gefordert) könnten die meisten Festlegungen nicht erfüllen. Aus diesem Grund stellt sich zusätzlich die Frage, wieso Festlegungen aus dem Quartierrichtplan, welche leider immer noch nicht erreicht wurden, nun für eine kurzfristige Planung aufgehoben werden. Erst wenn die Grundlagen vorhanden sind, können die "alten" Festlegungen begründet verworfen werden (vgl. auch Punkt 1).

Siehe auch Ausführungen zuvor. Zeithorizont ist einbezogen.

Die „alten“ Festlegungen sind zum Teil umgesetzt. Im Jahr 2011 hat das BVD anlässlich einer Bilanzierung des QRP 1986 festgestellt:

- QRP in grossen Zügen umgesetzt (ZPR 1987, Masterplan Bhf. SBB),
- Pendenz: Umfahrung Gundeldingen (2003 eröffnete Meret Oppenheim-Str. keine Umfahrungs-, nur Entlastungsstrasse),
- Zeithorizont Umsetzung überschritten (Prognose von 1986),
- Defizite sind durch Integrale Stadtteilentwicklungsplanung anzugehen,
- Ablösung QRP aufgrund Antiquiertheit zwingend,
- Objektblatt im kantonalen Richtplan als Trittstein für Stadtteilrichtplan.

Keine Frage ist, dass einzelne Elemente des Quartierrichtplanes von 1986, die noch Gültigkeit bean-

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

spruchen können, im Stadtteilrichtplan aufgegriffen werden sollen.

3) Die Entdichtungsstrategie scheint nicht zu funktionieren bzw. bisher ein Papiertiger zu sein. Die Entdichtung soll fürs Gundeldingen nun endlich an die Hand genommen werden. Wenn im Gundeldingen entlang der Bahngeleise Verdichtungen stattfinden, welche Mehrwert generieren, müssen im Gegenzug Entdichtungen bzw. dringend notwendige Freiflächen geschaffen werden. Konkret: In den im kantonalen Richtplan ausgewiesenen Gebieten, welche für Hochhäuser geeignet sind (nördliche Hoch- und Güterstrasse), werden nur dann für Hochhäuser zugelassen, wenn entsprechende Entdichtungen im Gundeldingen vorgenommen werden. Wir meinen damit, dass die von einem neuen Hochhaus betroffene Bevölkerung von der Entdichtung profitiert soll und diese finanziell im gleichen Umfang zu rechnen ist wie der Mehrwert, welcher durch die verdichtete Überbauung entsteht. Die Planungsanweisung ist entsprechend anzupassen und die Umsetzung ist kurzfristig anzugehen. In einem ersten Schritt sollte die Machbarkeit der Entdichtungsstrategie an mindestens drei Pilotprojekten geprüft bzw. ernsthaft durchgespielt werden.

Siehe Ausführungen unter Ziff. 147/B.

4) Die vertikale Verdichtung ist so, wie sie jetzt formuliert ist, zu streichen, denn es ermöglicht die Verdichtung ohne eine Abklärung, ob der Standort geeignet ist bzw. ohne eine Rechtfertigung. Die vertikale Verdichtung ist von einem partizipativen Planungsprozess zu begleiten. Zuerst müssen die möglichen Standorte festgelegt werden. Im Gundeldinger-Quartier sind punktuelle vertikale Verdichtungen zwingend mit entsprechenden Entdichtungen im direkten Umfeld zu kombinieren (vgl. Punkt 3)

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 110.

Mit der vertikalen Verdichtung soll zusätzlicher Wohn- und Arbeitsraum mittels vertikaler baulicher Verdichtung geschaffen werden. Dies zielt - entgegen dem Vorbringen - auf eine hochwertige und stadtverträgliche Entwicklung an verkehrlich gut erschlossenen Gebieten. Qualitätssichernde Verfahren, die u. a. die Einbettung in den Stadt- und Quartierkontext berücksichtigen, sollen eine nachhaltige Entwicklung fördern.

Die Realisierung geschieht über Bebauungsplanverfahren auf der Grundlage des Bau- und Planungsgesetzes.
Die Standorteignung und –begründung erfordert deshalb für jeden Fall einen regierungsrätlichen Ratschlag; die Entscheidung liegt dann beim Grossen Rat und ggf., bei einem Referendum, beim Volk.

5) In Bezug auf Freiraumentwicklung-/vernetzung gibt es keine Aussagen zum Gundeldingen (im Gegensatz zum Quartierrichtplan); sie sind jedoch zwingend notwendig. Aus diesem Grund sind die Festlegungen aus dem Quartierrichtplan telquel zu übernehmen.

Für qualitative Aussagen zum Freiraum wird das erwähnte Grün- und Freiraumkonzept dienen (s. Ziff. 143).

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

Dieses Konzept wird u. a. auch jene Elemente des Quartierrichtplanes aufgreifen, die betreffend Grün- und Freiraum nach wie vor Gültigkeit beanspruchen können. Dieses Konzept bildet dann eine der Grundlagen für den neuen Stadtteilrichtplan und ggf. – bei raumwirksamen Vorhaben von kantonaler Bedeutung - für den kantonalen Richtplan.

Allerdings wird auch dieses Konzept aus sich heraus keine neuen Freiräume generieren, sondern Hinweise geben, wie Grün- und Freiräume besser genutzt und vernetzt und wo Freiräume mittel- bis langfristig angelegt werden sollten oder könnten.

Übernahmen „tel quel“ vom Quartierrichtplan 1986 in den kantonalen Richtplan oder in den Stadtteilrichtplan sind nicht vorgesehen. Die Angelegenheiten benötigen eine umfassend planerische und qualitative Einschätzung, zudem sind die üblichen Verfahren zu durchlaufen.

6) Dem Gundeldingen fehlen grössere, zusammenhängende Freiflächen mit Grün. Diese sind potentiell über den Bahngleisen (CentralParkBasel, Ostkopf Bahnhof Basel SBB) und in der Nordspitze des Dreispitzes vorhanden. Die Planungsanweisung ist anzupassen. Konkret: Hier sind zwingend verbindliche Aussagen zu machen und Planungsaufträge zu formulieren, wo und wie diese neuen grösseren Freiflächen für das Gundeldingen erstellt werden sollen. Kurzfristig soll eine Bedarfsdefinition und Festlegung/Sicherung der Standorte erfolgen. Die Umsetzung hat mittelfristig zu erfolgen.

Siehe auch Ausführungen zuvor.

Isoliert betrachtet, handelt es sich beim Quartier Gundeldingen fraglos um einen hoch verdichteten Stadtraum, der an Frei- und Grünräumen unterversorgt ist. Mit Blick auf die zugänglichen Frei- und Grünräume des Bruderholzes, des Margarethenparks (exterritorial) und, etwas entfernter, aber noch gut erreichbar, der Brüglinger Ebene (exterritorial) wird diese Einschätzung allerdings etwas relativiert.

Ergebnisse aus dem Grün- und Freiraumkonzept, soweit sie von *kantonal*er Bedeutung sind, können in den Richtplan einfliessen (nächste Anpassung) und bei entsprechender Finanzierung umgesetzt werden.

Ergebnisse aus dem Grün- und Freiraumkonzept, soweit sie von *lokaler* Bedeutung sind, können in den Stadtteilrichtplan einfliessen. Für eine Umsetzung ist jeweils Bedarf, Zustimmung und Finanzierung zu prüfen.

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

7) Bei der Schaffung von öffentlich zugänglichen Freiflächen oder auch Gärten sollten auch die Dächer von Hochhäusern in Betracht gezogen werden. Diese bleiben heute oftmals ungenutzt, stellen aber ein interessantes Potential dar. Auch hier ist die Planungsanweisung anzupassen: Für das Gundeldingen wird bei Hochhäusern geprüft, wie öffentliche Freiflächen auf den Dächern geschaffen werden können und bis in fünf Jahren werden drei Pilotprojekte umgesetzt.	Kann als Anregung in das Grün- und Freiraumkonzept einfließen und dort konkret ausformuliert werden.
8) Für eine abschliessende Beurteilung der Gundeldinger-Umfahrung müssen zwingend das Verkehrskonzept sowie alle weiteren Grundlagen für einen neuen Teilrichtplan Gundeldingen vorliegen. Erst dann wird für das Gundeldinger-Quartier und sein unmittelbares Umfeld eine Beurteilung dieses Grossprojektes und dessen Konsequenzen/Auswirkungen möglich.	Z. K. genommen.
9) Die Zugänge für Velo und vor allem Fussverkehr zu wichtigen öV-Haltestellen (wie auch Bahnhof SBB) sind ein entscheidendes Element für ein attraktives Verkehrsnetz. Auch sind für Velos genügend Abstellplätze bereit zu stellen. Für die attraktive Ausgestaltung und die Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen ist ein Planungsgrundsatz zu definieren. (vgl. auch Leitsätze Mobilität)	<p>Berücksichtigt: Das Anliegen ist im Leitsatz M43 enthalten. Neu soll es auch bei den Planungsgrundsätzen des Fuss- und Veloverkehrs integriert werden:</p> <p>Fussverkehr: Anpassung Planungsgrundsatz 5: <u>Die Verkehrsanlagen des Fussverkehrs sowie Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind behindertengerecht hindernisfrei auszugestalten.</u></p> <p>Neuer Planungsgrundsatz 6: <u>Der Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind direkt und behindertengerecht auszugestalten.</u></p> <p>Veloverkehr: Ergänzung Planungsgrundsatz 5: Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt). <u>Die Abstellplätze sollen gut zugänglich sein und sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons) befinden. In Ergänzung dazu sind dezentrale kleinere Abstellflächen wichtig.</u></p> <p>(siehe auch Ziff. 299).</p>
10) Mit dem Verkehrskonzept Gundeldingen wird auch die Zielsetzung "Fuss- und Veloverkehr innerhalb von Quartier verbessern" verfolgt und ist in der Planungsanweisung zwingend festzuhalten.	<p>Berücksichtigt. Die Zielsetzung wird aufgenommen.</p> <p>Bemerkung: Die Verkehrsprobleme im Gundeldin-</p>

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Stellungnahme

ger Quartier sind nicht nur fremdbestimmt. Eine Erhöhung des Modal-Splits zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel ist anzustreben. Allerdings gilt dies grundsätzlich für das gesamte Kantonsgebiet.

11) Die Vernetzung von Fuss- und Veloverkehr zwischen Meret-Oppenheim-Platz und Markthalle (CentralParkBasel) ist als fehlende Verbindung (als Vororientierung) einzutragen.

Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.

12) Der Lärmschutz entlang der Eisenbahn im Gundeli-West ist nicht berücksichtigt. Dieser Raum muss aber zwingend entlastet werden. Die Signatur Lärmschutz (S 4.7) wird in Richtung Westen bis zum Zoologischen Garten verlängert.

Nicht berücksichtigt. Die Grenzwerte werden hier nicht überschritten, es drängen sich keine Entlastungsmassnahmen auf. Die Signatur wird deshalb nicht erweitert.

13) Quartierrichtplan: Zwingend vollständig beizubehalten sind die Festlegungen im Teil 2 (Bausubstanz) und Teil 4 (Freiraum). Im Teil 3 sind die verkehrsberuhigten Zellen und die übergeordneten Fussgängerverbindungen zwingend zu übernehmen. Im Teil 4 sind die öffentlichen Nutzungen, die Quartiersversorgung und das Quartierzentrum zwingend zu übernehmen.

Siehe Ausführungen oben, 1. Punkt, und Ziff. 16.

Bei der Ausarbeitung des neuen Stadtteilrichtplanes wird der Quartierrichtplan von 1986 bewertet; was noch übernommen werden kann, muss sich dann weisen.

14) Die Güterstrasse wird als Quartierzentrum definiert - Dies ist eine verkürzte Darstellung und entspricht nicht den Festlegungen aus dem Quartierrichtplan. Das Gundeldinger Feld, welches sich in den letzten zehn Jahren zu einem der Zentren des Gundeldingens gemauert hat, bleibt unberücksichtigt. Ohne plausible Gründe sollten die bisherigen Festlegungen mit einer detaillierten Abbildung der Räume mit Zentrumscharakter nicht geändert werden (vgl. Punkt 13). Die Diskussion in der Planungsgruppe hat gezeigt, dass die Festlegung von Zentrumsbereichen des Gundeldingens und vor allem deren zukünftigen Entwicklung (eigentlich im Richtplan festzuhalten) noch umfassender Diskussionen und Meinungsbildung bedarf. Im Rahmen einer partizipativen Stadtteilplanung - wie unter Punkt 1 angedacht - müssen zwingend die Funktionen der verschiedenen Quartierteile und Strassenzüge geklärt werden. In der Planungsanweisung zum Gundeldingen ist ein entsprechender Auftrag zu formulieren.

Berücksichtigt.

Entwurf 2012	Fassung definitiv
<p>Zentrum in Gundeldingen: Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten das Ziel, die Quartiersachse Güterstrasse als Zentrum im Quartier mit vielfältigen und zentrumsbildenden Nutzungen zu fördern.</p>	<p>Zentrumsbildung in Gundeldingen: Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten das Ziel, Nutzungen so zu fördern, dass Zentrumsbildungen möglich sind. Die Örtlichkeiten (Quartierteile und Strassenzüge) sind mit dem Stadtteilrichtplan zu bestimmen (s. Ziff. 3).</p>

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

15) Am Nordfuss des Bruderholzes befinden sich diverse Gewässer (Teiche, Quellen, etc.), welche heute im Untergrund fließen oder gefasst sind. Als neue Planungsanweisung wäre einzusetzen: Es ist zu prüfen, wie die Gewässer am Nordfuss des Bruderholzes wieder an die Oberfläche gebracht und erlebbar gemacht werden können. Dabei sollte auch eine "Einführung" der Gewässer ins Gundeldinger-Quartier (z.B. entlang Allee Bruderholzstrasse oder im Gundeldinger Feld) als Grünadern in Betracht gezogen werden. Im Rahmen des von der CMS prämierten Projektes PocketPark Gundeldingerstrasse versuchen wir eine Quelfassung zu nutzen, um das Wasser an die Oberfläche zu bringen und für die Menschen erlebbar zu machen.

Kann als Anregung in das Grün- und Freiraumkonzept einfließen und dort konkret ausformuliert werden.

16) Das Gundeldinger-Quartier ist ein Pilotquartier der 2000-Watt-Gesellschaft. Im kantonalen Richtplan findet sich keine Erwähnung hierzu, sollte aber entsprechend gewürdigt werden (ggf. unter VE1.2).

Die nächste Richtplananpassung (ca. 2016 f) wird den Fokus auf Nachhaltigkeit legen. Dann ist es angebracht, den Stand, die laufenden Entwicklungen und das Potenzial auch hinsichtlich 2000-Watt-Gesellschaft umfassend im kantonalen Richtplan abzubilden.

Fazit in aller Kürze

Der Quartierrichtplan Gundeldingen 1986 darf nicht aufgehoben werden. Sollte dies trotzdem erfolgen, erachten wir den Quartierrichtplan weiterhin als verbindliche Grundlage. Es braucht eine würdige Nachfolge, beispielsweise in Form eines detaillierten Teilrichtplans Gundeldingen.

Siehe Ausführungen zuvor und Ziff. 16.

Die Stadtteilentwicklung soll in eine *verbindliche, partizipative Planung* überführt werden. Es gibt *viele* Themen (Freiflächen, Zentrumsstruktur, zukünftige Entwicklung, *attraktive* Aussenräumen, etc.) neben dem Verkehr, welche zwingend zu betrachten und diskutieren sind. Wir müssen eine Vorstellung haben, wie der Lebensraum Gundeldingen in Zukunft aussehen kann und soll.

Siehe Ausführungen zuvor und Ziff. 16.

Grosse Freiräume fehlen im Gundeldingen und der Richtplan zeigt keine Lösungen auf. Das Thema soll nicht angepackt werden. Das muss sich aber ändern. Die Entdichtungsstrategie muss endlich Zähne bekommen und zumindest ernsthaft ausprobiert werden. Wieso nicht die Dächer *von* hohen Häusern nutzen oder Bäche ausgraben? Ideen haben wir genug. Wieso nicht die Dächer *von* hohen Häusern nutzen oder Bäche ausgraben? Ideen haben wir genug.

Siehe Ausführungen zuvor und Ziff. 16.

Ideen sind willkommen (einzelne sind nicht Angelegenheit des Richtplans).

163.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Quartierkoordination Gundeldingen	1) Der Quartierrichtplan wird nur aufgehoben, wenn gleichzeitig ein umfassender Teilrichtplan Gundeldingen mit analoger Festsetzungstiefe (entsprechende Konzeptkarten) wie der bisherige Quartierplan erlassen wird. Ein Teilrichtplan Gundeldingen wird erst dann erlassen, wenn basierend auf einem entsprechenden partizipativen und mit dem Quartier vereinbarten Planungsprozess die notwendigen Grundlagen (beispielhafte Inhalte: Siedlungsleitbild, Freiraumkonzept, Verkehrskonzept, etc.) erstellt und ein Meinungsbildungsprozess bei den Stakeholdern im Quartier stattgefunden hat. Die bereits laufende Stadtentwicklung Basel Süd/Gundeli Plus ist bisher	Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).
------	---	--	---	---

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

keine Planung, sondern eine Koordination verschiedener Prozesse für die Stadtteilentwicklung. Eine Verbindlichkeit ist bei dieser - durch Olivier Wyss sehr offen und kooperativ gestalteten - Stadtteilentwicklung für uns bisher nur sehr beschränkt gegeben. Dieser angestossene Koordinationsprozess ist in einen verbindlichen Planungsprozess zu überführen. Grundsätzlich erachten wir die Erstellung eines Teilrichtplans Gundeldingen als Pflicht. Die Ziff. 3 der Planungsanweisung ist entsprechend anzupassen und als verbindlicher Auftrag zu formulieren.

2) Beim Objektblatt Schwerpunkt Gundeldingen fällt auf, dass Angaben zum Zeithorizont fehlen. Für die integrative Stadtteilentwicklung bzw. den von uns geforderten umfassenden Planungsprozess ist dies zu definieren (kurz-, mittel- oder langfristig). Die meisten Angaben im Objektblatt beziehen sich auf laufende Prozesse und sind kurzfristig. Den Anspruch eines 15-jährigen Zeithorizonts (für Richtplan gefordert) könnten die meisten Festlegungen nicht erfüllen. Aus diesem Grund stellt sich zusätzlich die Frage, wieso Festlegungen aus dem Quartierrichtplan, welche leider immer noch nicht erreicht wurden, nun für eine kurzfristige Planung aufgehoben werden. Erst wenn die Grundlagen vorhanden sind, können die "alten" Festlegungen begründet verworfen werden (vgl. auch Punkt 1).

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

3) Die Entdichtungsstrategie scheint nicht zu funktionieren bzw. bisher ein Papiertiger zu sein. Die Entdichtung soll fürs Gundeldingen nun endlich an die Hand genommen werden. Wenn im Gundeldingen entlang der Bahngeleise Verdichtungen stattfinden, welche Mehrwert generieren, müssen im Gegenzug Entdichtungen bzw. dringend notwendige Freiflächen geschaffen werden. Konkret: In den im kantonalen Richtplan ausgewiesenen Gebieten, welche für Hochhäuser geeignet sind (nördliche Hoch- und Güterstrasse), werden nur dann für Hochhäuser zugelassen, wenn entsprechende Entdichtungen im Gundeldingen vorgenommen werden. Wir meinen damit, dass die von einem neuen Hochhaus betroffene Bevölkerung von der Entdichtung profitiert soll und diese finanziell im gleichen Umfang zu rechnen ist wie der Mehrwert, welcher durch die verdichtete Überbauung entsteht. Die Planungsanweisung ist entsprechend anzupassen und die Umsetzung ist kurzfristig anzugehen. In einem ersten Schritt sollte die Machbarkeit der Entdichtungsstrategie an mindestens drei Pilotprojekten geprüft bzw. ernsthaft durchgespielt werden.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

4) Die vertikale Verdichtung ist so, wie sie jetzt formuliert ist, zu streichen, denn es ermöglicht die Verdichtung ohne eine Abklärung, ob der Standort geeignet ist bzw. ohne eine Rechtfertigung. Die vertikale Verdichtung ist von einem partizipativen Planungsprozess zu begleiten. Zuerst müssen die möglichen Standorte festgelegt werden. Im Gundeldinger-Quartier sind punktuelle vertikale Verdichtungen zwingend mit entsprechenden Entdichtungen im direkten Umfeld zu kombinieren (vgl. Punkt 3)

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

5) In Bezug auf Freiraumentwicklung-/vernetzung gibt es keine Aussagen zum Gundeldingen (im Gegensatz zum Quartierrichtplan); sie sind jedoch zwingend notwendig. Aus diesem Grund sind die Festlegungen aus dem Quartierrichtplan telquel zu

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

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

übernehmen.

6) Dem Gundeldingen fehlen grössere, zusammenhängende Freiflächen mit Grün. Diese sind potentiell über den Bahngleisen (CentralParkBasel, Ostkopf Bahnhof Basel SBB) und in der Nordspitze des Dreispitzes vorhanden. Die Planungsanweisung ist anzupassen. Konkret: Hier sind zwingend verbindliche Aussagen zu machen und Planungsaufträge zu formulieren, wo und wie diese neuen grösseren Freiflächen für das Gundeldingen erstellt werden sollen. Kurzfristig soll eine Bedarfsdefinition und Festlegung/ Sicherung der Standorte erfolgen. Die Umsetzung hat mittelfristig zu erfolgen.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

7) Bei der Schaffung von öffentlich zugänglichen Freiflächen oder auch Gärten sollten auch die Dächer von Hochhäusern in Betracht gezogen werden. Diese bleiben heute oftmals ungenutzt, stellen aber ein interessantes Potential dar. Auch hier ist die Planungsanweisung anzupassen: Für das Gundeldingen wird bei Hochhäusern geprüft, wie öffentliche Freiflächen auf den Dächern geschaffen werden können und bis in fünf Jahren werden drei Pilotprojekte umgesetzt.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

8) Für eine abschliessende Beurteilung der Gundeldinger-Umfahrung müssen zwingend das Verkehrskonzept sowie alle weiteren Grundlagen für einen neuen Teilrichtplan Gundeldingen vorliegen. Erst dann wird für das Gundeldinger-Quartier und sein unmittelbares Umfeld eine Beurteilung dieses Grossprojektes und dessen Konsequenzen/Auswirkungen möglich.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

9) Die Zugänge für Velo und vor allem Fussverkehr zu wichtigen öV-Haltestellen (wie auch Bahnhof SBB) sind ein entscheidendes Element für ein attraktives Verkehrsnetz. Auch sind für Velos genügend Abstellplätze bereit zu stellen. Für die attraktive Ausgestaltung und die Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen ist ein Planungsgrundsatz zu definieren. (vgl. auch Leitsätze Mobilität)

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

10) Mit dem Verkehrskonzept Gundeldingen wird auch die Zielsetzung "Fuss- und Veloverkehr innerhalb von Quartier verbessern" verfolgt und ist in der Planungsanweisung zwingend festzuhalten.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

11) Die Vernetzung von Fuss- und Veloverkehr zwischen Meret-Oppenheim-Platz und Markthalle (CentralParkBasel) ist als fehlende Verbindung (als Vororientierung) einzutragen.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

12) Der Lärmschutz entlang der Eisenbahn im Gundeli-West ist nicht berücksichtigt. Dieser Raum muss aber zwingend entlastet werden. Die Signatur Lärmschutz (S 4.7) wird in Richtung Westen bis zum Zoologischen Garten verlängert.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

13) Quartierrichtplan: Zwingend vollständig beizubehalten sind die Festlegungen im

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldin-

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

Teil 2 (Bausubstanz) und Teil 4 (Freiraum). Im Teil 3 sind die verkehrsberuhigten Zellen und die übergeordneten Fussgängerverbindungen zwingend zu übernehmen. Im Teil 4 sind die öffentlichen Nutzungen, die Quartiersversorgung und das Quartierzentrum zwingend zu übernehmen.

gen (identische Passage).

14) Die Güterstrasse wird als Quartierzentrum definiert - Dies ist eine verkürzte Darstellung und entspricht nicht den Festlegungen aus dem Quartierrichtplan. Das Gundeldinger Feld, welches sich in den letzten zehn Jahren zu einem der Zentren des Gundeldingens gemausert hat, bleibt unberücksichtigt. Ohne plausible Gründe sollten die bisherigen Festlegungen mit einer detaillierten Abbildung der Räume mit Zentrumscharakter nicht geändert werden (vgl. Punkt 13). Die Diskussion in der Planungsgruppe hat gezeigt, dass die Festlegung von Zentrumsbereichen des Gundeldingens und vor allem deren zukünftigen Entwicklung (eigentlich im Richtplan festzuhalten) noch umfassender Diskussionen und Meinungsbildung bedarf. Im Rahmen einer partizipativen Stadtteilplanung - wie unter Punkt 1 angedacht - müssen zwingend die Funktionen der verschiedenen Quartierteile und Strassenzüge geklärt werden. In der Planungsanweisung zum Gundeldingen ist ein entsprechender Auftrag zu formulieren.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

15) Am Nordfuss des Bruderholzes befinden sich diverse Gewässer (Teiche, Quellen, etc.), welche heute im Untergrund fliessen oder gefasst sind. Als neue Planungsanweisung wäre einzusetzen: Es ist zu prüfen, wie die Gewässer am Nordfuss des Bruderholzes wieder an die Oberfläche gebracht und erlebbar gemacht werden können. Dabei sollte auch eine "Einführung" der Gewässer ins Gundeldinger-Quartier (z.B. entlang Allee Bruderholzstrasse oder im Gundeldinger Feld) als Grünadern in Betracht gezogen werden. Im Rahmen des von der CMS prämierten Projektes PocketPark Gundeldingerstrasse versuchen wir eine Quelfassung zu nutzen, um das Wasser an die Oberfläche zu bringen und für die Menschen erlebbar zu machen.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

16) Das Gundeldinger-Quartier ist ein Pilotquartier der 2000-Watt-Gesellschaft. Im kantonalen Richtplan findet sich keine Erwähnung hierzu, sollte aber entsprechend gewürdigt werden (ggf. unter VE1.2).

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

Fazit in aller Kürze

Der Quartierrichtplan Gundeldingen 1986 darf nicht aufgehoben werden. Sollte dies trotzdem erfolgen, erachten wir den Quartierrichtplan weiterhin als verbindliche Grundlage. Es braucht eine würdige Nachfolge, beispielsweise in Form eines detaillierten Teilrichtplans Gundeldingen.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

Die Stadtteilentwicklung soll in eine *verbindliche, partizipative Planung* überführt werden. Es gibt viele Themen (Freiflächen, Zentrumsstruktur, zukünftige Entwicklung, attraktive Aussenräumen, etc.) neben dem Verkehr, welche zwingend zu betrachten und diskutieren sind. Wir müssen eine Vorstellung haben, wie der Lebensraum Gundeldingen in Zukunft aussehen kann und soll.

Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Grosse Freiräume fehlen im Gundeldingen und der Richtplan zeigt keine Lösungen auf. Das Thema soll nicht angepackt werden. Das muss sich aber ändern. Die Entdichtungsstrategie muss endlich Zähne bekommen und zumindest ernsthaft ausprobiert werden. Wieso nicht die Dächer von hohen Häusern nutzen oder Bäche ausgraben? Ideen haben wir genug.	Siehe zuvor, Ziff. 162, Planungsgruppe Gundeldingen (identische Passage).	
164.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	SBB	Seite 68, Planungsgrundsätze Areal Bahnhof SBB: Was ist unter der Aussage konkret zu verstehen: "Unter Ausnutzung der gestalterischen Spielräume wirkt der Kanton mit seinen Instrumentarien darauf hin, dass die SBB-Planungen zum Bahnhofareal das Quartierzentrum Gundeldingen stärken."? <i>Wir bitten um Erläuterung der Fussnote.</i>	Es handelt sich nicht um eine Fussnote, sondern um eine Planungsanweisung. Der Kanton soll im Rahmen seiner Möglichkeiten und eigenen Absichten die Anliegen des Quartiers (Zentrumsbildung) auch in den Planungen der SBB vertreten, soweit dies den Interessen der SBB nicht widerspricht („Ausnutzung der gestalterischen Spielräume“).
165.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p>„Angestrebt wird eine konsequente Verkehrsberuhigung. Diese wird mit den lokalen Entlastungseffekten einer Umfahrung des Quartiers (Autobahnanschluss Basel City [ABAC], Umfahrung Gundeldingen) abgestimmt.“</p> <p>1. Ein möglicher Mehrverkehr für benachbarte Gebiete ist mit flankierenden Massnahmen zu reduzieren.</p>	Dies ist so vorgesehen.
166.	S 4.4 Schwerpunktgebiet Gundeldingen	VCS beider Basel	<p>Wir begrüssen ein eignes Objektblatt.</p> <p>Der Quartierrichtplan Gundeldingen von 1986 darf nicht aufgehoben werden. Die vorliegende Richtplan-Anpassung ist keinesfalls ein akzeptabler Ersatz für die dortigen Festlegungen. Nach vorliegen aller relevanten Grundlagen ist ein Teilrichtplan Gundeldingen auszuarbeiten.</p> <p>Verkehr, Korrektur: Ziel ist, das Quartier vom motorisierten Individualverkehr <i>konsequent</i> und <i>deutlich</i> spürbar zu entlasten. Da die primäre Funktion der Meret Oppenheim-Strasse die Erschliessung der südlichen Bahnhofvorfahrt bleibt und sie nur sekundär der Entlastung des Quartiers Gundeldingen vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr dienen kann, ist für die beabsichtigte Verkehrsentslastung und für die Qualitätsverbesserungen im Quartier eine nachhaltige Lösung zu finden. Angestrebt wird eine konsequente Verkehrsberuhigung. Diese wird mit den lokalen Entlastungseffekten einer Umfahrung des Quartiers (Autobahnanschluss Basel City [ABAC], Umfahrung Gundeldingen) abgestimmt.</p> <p>Massnahmen/Details, Korrektur: Projekt ABAC: Zur Entlastung vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr wird das Projekt einer Umfahrung des Quartiers untersucht (Autobahnanschluss City [ABAC], Umfahrung Gundeldingen).</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 162.</p> <p>Nicht berücksichtigt. ABAC siehe Ziff. 9/F, Ziff. 24/B und 157.</p> <p>Nicht berücksichtigt. ABAC siehe Ziff. 9/F, Ziff. 24/B und 157.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme							
		Planungsgrundsätze/-anweisungen: Für die attraktive Ausgestaltung und die Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr ist ein Planungsgrundsatz zu definieren.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 162, Punkt 9.							
		Die Verbesserung der Situation des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb des Quartier ist in einer Planungsanweisung zwingend festzuhalten.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 162, Punkt 10.							
		Örtliche Festsetzung: Eine neue Fuss-/Veloverbindung zwischen Meret-Oppenheim-Platz und Markthalle (CentralParkBasel) ist als Vororientierung einzutragen.	Mit Ablehnung der Central-Park-Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. Sept. 2013 ist dieses Thema vom Tisch. Die Planung der SBB (Rahmenplan) sieht eine neue Fussverbindung vor.							
		Die Signatur Lärmschutz ist in Richtung Westen bis zum Zoologischen Garten zu verlängern.	Nicht berücksichtigt. Die Grenzwerte werden hier nicht überschritten, es drängen sich keine Entlastungsmassnahmen auf. Die Signatur wird deshalb nicht erweitert.							
167.	Neues Objektblatt: Schwerpunktgebiet Basel West	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	Schwerpunktgebiet Basel West (analog Seite 66, Gundeldingen) Wie im Richtplan auf Seite 11 erwähnt, hat das Gebiet von Basel West, wie auch jenes von Allschwil und im elsässischen Umfeld von Hegenheim, ein hohes Entwicklungspotenzial. Insbesondere das Hegenheimerquartier wird vom zunehmenden Verkehr in seiner Wohnqualität beeinträchtigt. Diese zunehmende Tendenz erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit für die Anliegen der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe und Institutionen. Forderung NQV Kannenfeld: <i>Das Gebiet Grossbasel West soll im Richtplan zu einem Schwerpunktgebiet werden.</i>	Nicht berücksichtigt. Auch wenn der Antrag nachvollziehbar ist, kann er nicht erfüllt werden. Basel West ist gemäss den „Grundzügen der räumlichen Entwicklung“ kein dynamisches Gebiet, hier geht es um den Erhalt des Bestandes vor der Entwicklung. Die Problemstellungen des Gundeldingen sind im Vergleich dazu von deutlich grösserer kantonalen Bedeutung.						
168.	S 4.6 Ortsbildschutz	Bund (UVEK; ARE) Anhang Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK	Die <i>ENHK</i> geht davon aus, dass für das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS die gleichen Planungsgrundsätze wie für das ISOS gelten, obwohl im Objektblatt S 4.6 "Ortsbildschutz" ein konkreter Hinweis auf das IVS fehlt.	Berücksichtigt. Planungsgrundsätze / -anweisungen <table border="1" data-bbox="1518 1123 2047 1455"> <thead> <tr> <th data-bbox="1518 1123 1783 1177">Bisher</th> <th data-bbox="1783 1123 2047 1177">Neu</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1518 1177 1783 1407">Ziff. 2 Kanton und Gemeinden ziehen das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungshilfe bei,...</td> <td data-bbox="1783 1177 2047 1407">Ziff. 2 Kanton und Gemeinden ziehen die Bundesinventare ISOS und IVS als Planungshilfe bei,...</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1518 1407 1783 1455">Ziff. 3 ...Richtplanvorhaben,</td> <td data-bbox="1783 1407 2047 1455">Ziff. 3 ...Richtplanvorhaben,</td> </tr> </tbody> </table>	Bisher	Neu	Ziff. 2 Kanton und Gemeinden ziehen das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungshilfe bei,...	Ziff. 2 Kanton und Gemeinden ziehen die Bundesinventare ISOS und IVS als Planungshilfe bei,...	Ziff. 3 ...Richtplanvorhaben,	Ziff. 3 ...Richtplanvorhaben,
Bisher	Neu									
Ziff. 2 Kanton und Gemeinden ziehen das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungshilfe bei,...	Ziff. 2 Kanton und Gemeinden ziehen die Bundesinventare ISOS und IVS als Planungshilfe bei,...									
Ziff. 3 ...Richtplanvorhaben,	Ziff. 3 ...Richtplanvorhaben,									

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

die in Konflikt mit dem ISOS stehen, ...	die in Konflikt mit den Bundesinventaren ISOS oder IVS stehen, ...
Ziff. 4 Das ISOS ist bei der Überarbeitung von Gesetzen...	Ziff. 4 Die Bundesinventare ISOS und IVS sind bei der Überarbeitung von Gesetzen...

Im erläuternden Text wird neu auch IVS kurz umschrieben.

169.	S 4.6 Ortsbildschutz	Heimatschutz Basel	<p>Wir erlauben uns, zur Anpassung 2012 des kantonalen Richtplanes Stellung zu nehmen. Der Vorstand des Basler Heimatschutzes hat diese in seiner Sitzung vom 16.1.2013 genehmigt.</p> <p>Der vorliegende Richtplan führt zum ISOS aus: .. Für die Erfüllung kantonalen Aufgaben hat das ISOS in Basel-Stadt zwar keine direkte rechtliche Wirkung, weil der Kanton - im Gegensatz zu anderen Kantonen - den Inhalt des ISOS nicht in die kantonale Gesetzgebung aufgenommen hat. .. Woraus gefolgert wird, dass die Schutzanliegen in die Planung nur miteinfließen sollen.</p> <p>Die vom Bundesamt für Kultur herausgegebene .. Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Art 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung" vom 15. November 2012 verweist auf BGE Rütli, worin das Bundesgericht im Jahre 2009 festhielt, dass für die Kantone (und die Gemeinden) eine Pflicht zur Berücksichtigung der Bundesinventare" auch .. bei der Erfüllung von kantonalen (und kommunalen) Aufgaben" besteht. (BGE 135 II 209 E 2.1. Im Jahre 2010 hat das Bundesgericht diesen Entscheid bestätigt.</p> <p>Das ISOS und auch die anderen Bundesinventare sind somit auch bei kantonalen und kommunalen Aufgaben zu berücksichtigen. Diesen Inventaren erwächst Rechtskraft.</p>	<p>Kantone und Gemeinden müssen die Schutzziele des ISOS auch ausserhalb der Erfüllung von Bundesaufgaben im kantonalen und kommunalen Recht berücksichtigen. Da weder die Gesetze noch die bisher ergangenen Bundesgerichtsent-scheide absolut verbindliche Vorgaben machen, wie geschützte Ortsbilder zu erhalten sind, obliegt es den verantwortlichen kantonalen und kommunalen Behörden, die Inventareinträge in die Abwägung der räumlichen Entwicklungsabsichten aufzunehmen.</p> <p>Gestützt auf den BGE Rütli müssen die Bundesinventare in der Richtplanung berücksichtigt werden (Art. 6 Abs. 4 RPG). Der Richtplan hat u. a. die Koordination zwischen den Interessen des Bundes an der Erhaltung der Inventarobjekte und den weiteren raumwirksamen Tätigkeiten (u. a. in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Mobilität, Infrastrukturen, Natur- und Landschaftsschutz etc.) vorzunehmen.</p> <p>Von den ISOS-Schutzziele kann, wenn kantonale oder kommunale Interessen überwiegen, ausnahmsweise abgewichen werden.</p> <p>Steht ein kantonales Richtplanvorhaben in Konflikt mit dem ISOS, so ist die kantonale Fachstelle für Heimatschutz und Denkmalpflege bei der Lösungssuche miteinzubeziehen. Das ISOS ist bei</p>
------	-----------------------------	---------------------------	---	---

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

				der Überarbeitung von Gesetzen und Verordnungen, die in Zusammenhang mit der Erhaltung schützenswerter Ortsbilder und Denkmäler stehen, zu beachten.
				Mit diesen Vorgaben gilt das ISOS im Richtplan grundsätzlich als berücksichtigt. Der Bundesrat hat dies am 5. März 2010 mit der Genehmigung des revidierten Richtplans bestätigt. Auch anlässlich der Vorprüfung zur „Anpassung 2012“ des kantonalen Richtplans hat das ARE diesbezüglich nichts beanstandet.
170.	S 4.7 Lärm-schutz	Bund (UVEK; ARE)	Im Objektblatt S 4.7 <i>Lärmschutz</i> wünscht der Kanton in Planungsgrundsatz 2 die Prüfung zur Überdeckung von Verkehrsträgern, welche in Geländeeinschnitten verlaufen. Bereits bei der Genehmigung des gesamthaft revidierten Richtplans im Jahr 2010 hat der Bund darauf hingewiesen, dass die Lärmsanierung der Bahn nach geltendem Bundesrecht vollzogen wird. Überdeckungen von Bahnstrecken sind in der Regel wirtschaftlich nicht tragbar und laufen anderen Interessen der SBB (z.B. Tunnelsicherheit, Unterhaltsaufwand) entgegen. Die Motivation dazu müsste deshalb aus städtebaulicher Sicht erfolgen und von den Investoren vollumfänglich, das heisst inklusive der dadurch entstehenden Mehraufwendungen für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen, finanziert werden. Aus heutiger Sicht ist die Lärmsanierung des Eisenbahnnetzes im Kanton Basel Stadt abgeschlossen. Namentlich die als Vororientierung genannte Überdeckung der Elsässerbahn muss als Zusatzwunsch des Kantons betrachtet werden.	Z. K. genommen.
171.	S 4.7 Lärm-schutz	Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	<i>S 5 Öffentliche Bauten und Anlagen</i> <i>Generelle Einschätzung zur Entwicklung auf der Erlenmatt</i> Die Entwicklung der Erlenmatt beschäftigt uns seit unsrer Neugründung 1997. Unsere Gründungsmitglieder haben sich schon Jahrzehnte vorher gegen die Führung der Autobahn durch unser Quartier gewandt, die aktuell und zu schlechter Letzt vom 5. Keller der Osttangente via 5. Obergeschoss beim Wiesenkreisel runter in den 5. Keller der Nordtangente führt. Auf ihrer Berg- sowie Talfahrt belasten besonders die Lastwagen die Luft- und Wohnqualität der Erlenmatt. Solange die Rampen offen befahren werden, sind da keine Arbeits- und Wohnplätze mehr zu bauen.	Die Problemstellung dieses Autobahnabschnittes mit den Auswirkungen auf die Umfeldqualität ist den kantonalen Instanzen bewusst. Die Arbeits- und Wohnqualität wird aber nicht derart einschneidend beeinträchtigt, dass hier nicht mehr weitergebaut werden könnte und sollte.
172.	S 4.7 Lärm-schutz	SBB	Seite 75, Planungsgrundsatz 2: Der Richtplan wünscht die Prüfung zur Überdeckung von Verkehrsträgern, welche in Geländeeinschnitten verlaufen. Wir weisen darauf hin, dass die Lärmsanierung Bahn nach geltendem Bundesrecht vollzogen wird. Überdeckungen von Bahnstrecken sind in der Regel wirtschaftlich nicht tragbar und laufen anderen Interessen der SBB (z.B. Tunnelsicherheit, Unterhaltsaufwand) entgegen. Die Motivation dazu müsste deshalb aus städtebaulicher Sicht (Mehrnutzen) erfolgen und von den Investoren vollumfänglich, das heisst inklusive der dadurch	Anlässlich der kantonalen Stellungnahme zum Prüfbericht des Bundes Anfang 2010 wurde folgender Zusammenhang aufgezeigt, der immer noch besteht: „Der Lärmschutz im dichtbesiedelten Gebiet Basels ist im grossen Interesse aller (Kanton, Bahnbetreiber wie SBB, Anwohnerschaft). Das Ziel einer weniger lärmintensiven Bahn - auch

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		entstehenden Mehraufwendungen für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen finanziert werden. <i>Wir beantragen, die bahnrelevanten Massnahmen im Objektblatt bzw. auf der Gesamtkarte zu streichen.</i>	langfristig verfolgt via Lärmschutz an der Quelle (Tausch des Rollmaterials) -, kommt insbesondere auch der Bahn, der erwünschten Durchsetzbarkeit der Verkehrszunahme und dem Image der Betreiber entgegen. Die gleichzeitige Überdeckung von Bahn und Strasse im Bereich Gellert / Breite birgt viele städtebauliche Synergien. Eine Anpassung des Objektblattes erachten wir als weder wünschbar noch erforderlich.“	
173.	S 4.7 Lärm-schutz	VCS beider Basel	Korrektur: Neue Nutzungen dürfen nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Standorte für Nutzungen mit grosser Verkehrserzeugung sollten daher auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen <u>und dem Fuss- und Veloverkehr</u> ausgerichtet sein; die Anzahl der <u>MIV</u> -Fahrten sollte wird beschränkt werden .	Teilweise berücksichtigt. Neue Nutzungen dürfen nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung führen. Standorte für Nutzungen mit grosser Verkehrserzeugung sollten daher auf die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen <u>und dem Fuss- und Veloverkehr</u> ausgerichtet sein; die Anzahl der <u>MIV</u> -Fahrten sollte wird <u>soweit möglich und notwendig</u> beschränkt werden .
174.	S 5.1 Bauten, Anlagen und Betrieb der Universität (Sachplanung Universität)	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	Campus Schällemätteli (Seite 80) Hinweis: beziehen sich die Zahlen (...m2) auf Bruttogeschossflächen? Ggf. bitte ergänzen.	Es handelt sich um Bruttogeschossflächen.
175.	S5.2 Schulräume aufgrund Sachplanung Schulraum	Stadtteilsekretariat Basel-West	„.... Die Planung von Schulraum und Schulstandorten hängt von der Entwicklung im direkten Umfeld ab (Erlenmatt, Volta, Schoren, Münsterplatz etc.). Die in den Wohnquartieren lokalisierten Schulen müssen der geänderten Nachfrage nachkommen. Gegebenenfalls müssen neue Schulräume gesucht werden. Sie müssen weiterhin leicht und auf sicherem Wege erreichbar sein, um ihre strukturierende Rolle im Quartier wahrnehmen zu können.“ 1. Bei der Planung der neuen Schulräume können die Betroffenen Lehrpersonen, Schüler und Quartiervertreter mitwirken.	Die Mitwirkung der direkt Beteiligten (Lehrpersonen, Schülerschaft) bei der Planung von Schulprojekten wird durch die entsprechenden Projektorganisationen sichergestellt. Sofern die Belange der Quartierbevölkerung durch die Schulneubauten besonders betroffen sind, wird diese in die Meinungs- und Willensbildung des Kantons einbezogen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		2. Schulen könne ihre strukturierende Rolle im Quartier vor allem auch dann wahrnehmen und stärken, wenn sie auch ausserhalb der Schulzeiten für das Quartier Nutzungsmöglichkeiten bieten.	Die Anliegen, Schulen ausserhalb der Schulzeiten nutzen zu können und die soziale Durchmischung zu verbessern, kann nicht durch den Richtplan festgesetzt werden. Diese Anliegen sind bei den für den Betrieb der Schulen verantwortlichen Stellen anzubringen.	
		3. Bei der Planung und Betreuung der (neuen) Schulen sollen auch sozialräumliche Aspekte betrieben werden. Schulklassen sollen in allen Quartieren hinsichtlich Bildungsniveau und Herkunft der Schüler durchmischt sein. Eine interdepartementale Abstimmung ist nötig.	Z. K. genommen. Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.	
		4. Aufgrund der Familiengarteninitiativen können im Schulstandort Wasgenring weniger neue Wohnungen erstellt werden als ursprünglich gedacht. Die mit den Neubauten verbundene bessere soziale Durchmischung der Schulklassen im Wasgenringschulhaus kommt nicht zustanden. Hier müssen speziell flankierende Massnahmen ergriffen werden.	Z. K. genommen. Nicht Angelegenheit des kantonalen Richtplans.	
176.	S 5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	Schwerpunkt Wohnen in Ergänzung zu Wohnquartieren (Seite 34 + 84) Der NQV Kannenfeld begrüsst eine gemischte Nutzung auf dem Spitalareal Felix Platter. Nach Möglichkeit ist der Ersatzneubau für das Spital auf dem Areal zu realisieren und mit Wohnnutzungen zu kombinieren.	Der Ersatzneubau lässt sich baulich nicht mit Wohnungen kombinieren. Durch das Wettbewerbsverfahren wird sichergestellt, dass eine hinsichtlich Aussenräumen und Städtebau gute Lösung realisiert werden kann. Wohnnutzungen können erst nach der Fertigstellung des Spitalneubaus realisiert werden.
177.	S 5.3 Spitalbauten (Spitalleitbild)	Stadtteilsekretariat Basel-West	<i>„Im Rahmen der aktualisierten strategischen Raumplanung des Universitätsspitals wird u. a. beabsichtigt, die Universitätsaugenklinik räumlich in das Gelände des Universitätsspitals zu integrieren. Das Areal der Augenklinik soll für Wohnzwecke genutzt werden. Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben beschlossen, ein gemeinsames Zentrum für Akutgeriatrie und Rehabilitation (ZAR) auf dem Areal Bruderholz zu errichten. Das dadurch frei werdende Areal des Felix Platter-Spitals soll möglichst vollständig, zumindest aber mehrheitlich für Wohnzwecke genutzt werden. Die Planung des gemeinsamen ZAR ist jedoch seit Herbst 2010 sistiert. Eventuell wird ein Ersatzneubau auf einem Teil des heutigen Felix Platter-Areals errichtet.“</i>	Ob der Ersatzneubau für das Spital auf einem Teil des Areals errichtet werden muss oder das Spital auf einem Teil des Areals konzentriert werden soll ist de facto gleichbedeutend.
		1. Korrektur: Der Ersatzneubau wird auf einem Teil des heutigen Felix-Platter-Areals errichtet.	Der Ersatzneubau wird auf einem Teil des heutigen Felix Platter-Areals errichtet.	
		2. Frage: In welchem Zeitrahmen soll die Augenklinik in das Gelände des Universitätsspitals integriert werden?	Die Verlegung der Augenklinik ist Gegenstand des Masterplans für das Universitätsspital. Die Massnahmen erstrecken sich über die nächsten 15 bis 25 Jahre. Genauere Aussagen sind zurzeit nicht	
		3. Forderung: Mitwirkung von Betroffenen bei der Arealentwicklung Augenspital.		

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			<p>möglich.</p> <p>Sofern die Belange der Quartierbevölkerung durch die Arealentwicklung des Augenspitals besonders betroffen sind, wird diese in die Meinungs- und Willensbildung des Kantons einbezogen.</p>
		<p>Anmerkung zu S. 5.3. a) Felix Platter-Spital <i>„Falls der Ersatzneubau für das Felix Platter-Spital auf dem bisherigen Areal errichtet wird, soll das Spital auf einem Teil des Areals konzentriert werden. Der dadurch frei werdende Teil des Areals soll umgezont werden“.</i></p>	
		<p>1. Korrektur: Der Ersatzneubau wird auf einem Teil des heutigen Felix-Platter-Areals errichtet.</p>	<p>Der Ersatzneubau wird auf einem Teil des heutigen Felix Platter-Areals errichtet.</p>
178. S.5.4 Sport und Freizeitanlagen (Sachplanung Sport)	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p>a) Zweites Hallenbad <i>„Bedarf, Standort und Machbarkeit eines zweiten allgemein zugänglichen Hallenbads mit einem 50m-Becken müssen unter Einbezug der Angebote in den angrenzenden Gemeinden beziehungsweise in der Region Nordwestschweiz geklärt werden“.</i></p> <p>1. Vorschlag: Weshalb das Hallenbad nicht in eines der neu gebauten Schulhäuser integrieren?</p>	<p>Die Realisierung der Schulhausneubauten steht unter Zeitdruck, da sie für die Umsetzung der Schulreform notwendig sind. Die für ein 50m-Hallenbad notwendigen Planungen und Beschlüsse lassen die Integration nicht zu.</p>
179. NL 1.1 Fliessgewässer	Bund (UVEK; ARE)	<p>Im Nachgang zur Änderung des Gewässerschutzgesetzes und dessen Verordnung im Jahr 2011 hat der Kanton den Text und die Planungsgrundsätze des Kapitels NL 1.1 Fliessgewässer überarbeitet. Der Bund ist mit den Anpassungen des Kantons einverstanden.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
180. NL 1.1 Fliessgewässer	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Die Anpassung dieses Objektblatts stützt sich auf die Teilrevision der Gewässerschutzgesetzgebung ab, wonach der Gewässerraum durch die Kantone festzulegen ist. Da für die geforderte Umsetzung ein gewisser Umsetzungsspielraum besteht und die Gewässer an den Kantonsgrenzen nicht Halt machen, beantragen wir, die Planungsgrundsätze/-anweisungen auf S. 91 dahingehend zu ergänzen, dass der festzulegende Gewässerraum mit dem zuständigen Planungsträger des Nachbarkantons abgestimmt wird.</p>	<p>Berücksichtigt.</p>
		<p>Hinweis: Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat am 15. Januar 2013 eine Vorlage zur Anpassung des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes an den Landrat überwiesen, wonach der Kanton Basel-Landschaft innerhalb der Bauzonen die Kriterien für die Ausscheidung des Gewässerraums abschliessend festlegt und ausserhalb der Bauzonen vorsieht, dass die Ausscheidung des Gewässerraums im Rahmen eines kantonalen Nutzungsplans erfolgen soll. Sollte diese Vorlage so angenommen werden, wird der Kanton Planungsträger für den Gewässerraum aus-</p>	<p>Z. K. genommen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		serhalb der Bauzonen, während innerhalb der Bauzonen in erster Linie die bereits ausgeschiedenen Mindestgewässerabstände, Gewässerbaulinien und Uferschutzzonen den Gewässerraum bestimmen. Einzig hinsichtlich Überschwemmungsgefahr kann der Kanton innerhalb der Bauzonen weitergehende Bestimmungen im Rahmen eines kantonalen Nutzungsplans vorsehen.		
181.	NL 1.1 Fliessgewässer	Pro Natura	Wir begrüßen die Aufnahme der Änderungen des Gewässerschutzgesetzes und der -verordnung in die Planungsgrundsätze.	Z. K. genommen.
182.	NL 1.1 Fliessgewässer	WWF	A Spätestens seit der Publikation des kantonalen Fliessgewässerkonzeptes im Jahr 2002 ist die Ausgangslage bezüglich der wenigen Fliessgewässer auf Kantonsgebiet und sind die gewässerökologischen Anforderungen bekannt. Seither wurden erst wenige Massnahmen (z.B. Unterlauf Birs, Alter Dych) umgesetzt.	<p>Realisierungen setzen Projektierungen voraus, die die verschiedenen Interessen (Hochwasserschutz, Gewässerschutz, Sicherung des Gewässerraums, Wasserversorgung, Natur- und Landschaftsschutz, städtebauliche Erfordernisse, Erholungsbedürfnisse und weitere raumrelevante Aspekte) berücksichtigen. Das Bestreben des Kantons, tragfähige Lösungen zu erarbeiten, bedingt anspruchsvolle Verhandlungs- und Planungsprozesse, die entsprechend Zeit in Anspruch nehmen. Dennoch hat der Kanton seit Inkrafttreten des Fliessgewässerkonzeptes einige Projekte realisiert. Weitere befinden sich in teils weit fortgeschrittener Planung</p> <p>Seit 2002 wurden umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Birs, Ersatz Häfely-Wehr durch Blockrampe (2002) - BirsVital (2004) - Aubach, Ausdolung Bachtelenweg (2007) - Neuer Teich, Revitalisierung Erlensträsschen bis Grendelgasse (2009) - Rheinufer, Flachuferschüttungen Kleinbasel (2010/11) - Alter Teich, Ausdolung / Verlängerung durch Umlegung (2010) <p>Vorbereitet sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiese, Revitalisierung Mündung bis Freiburgerhof WieseVital, Revitalisierung Freiburgerhof - Landesgrenze (Konzept) - Otterbach, Ausdolung durch Umlegung in Lange Erlen - Weilmühlebach, Revitalisierung Mündung -

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

Landesgrenze)
 - Mühleleich, Revitalisierung Weilstrasse - Landesgrenze.
 - Birsig, Ausdolung und Umgestaltung Nachtigallenwäldeli / Lohweg
 - Ausdolung Heissensteinbach
 - Rheinufer, naturnahe Ufergestaltung Novartis-Campus
 - Wiese Schliesse, Fischaufstiegshilfe
 - Bachgraben, Ausdolung und Umlegung nach Hegeheim (IBA 2020, Machbarkeitsprüfung)

Auf der Grundlage der 2011 revidierten Bundesgesetzgebung (GSchG und GschV), die dem Ziel verpflichtet ist, die Gewässer als naturnahe Lebensräume aufzuwerten und damit einen Beitrag zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität zu leisten, führt Basel-Stadt derzeit die obligatorische kantonale Revitalisierungsplanung durch. Parallel dazu wurde gemäss den Vorgaben des Bundes auch eine Strategie Wasserkraftnutzung entwickelt. Der Bericht wurde im Januar 2014 dem BAFU zur Stellungnahme abgegeben. Der Schlussbericht zur Revitalisierungsplanung wird entsprechend der Gesetzgebung bis Ende 2014 eingereicht. Sie ist als zweckmässige Fortschreibung des Fliessgewässerkonzepts von 2002 zu betrachten und wird für die künftigen Programmvereinbarungen mit dem Bund vorausgesetzt und auch in der kantonalen Richtplanung berücksichtigt.

B

Dabei sollten verschiedene Projekte in Erarbeitung oder bereits realisiert sein: 2008 wurden vom Grosse Rat 940'000 Franken für die Jahre 2010 und 2011 zur Verlegung des Otterbach gesprochen. Obwohl Pläne bestehen, wurden die Arbeiten bisher nicht in Angriff genommen.

Das Bauprojekt liegt in der Grundwasserschutzzone S2 und wurde vom Kanton 2011 bewilligt. Die Realisierung hat sich verzögert, weil das BAFU eine vertiefte Interessenabwägung zwischen GW-Schutz und Revitalisierung vornehmen muss. Zudem muss das bestehende Bauprojekt gemäss Handbuch NFA als Einzelprojekt aufgearbeitet werden, um beim Bund ein Subventionsgesuch stellen zu können. Das Gesuch wird noch im laufenden Jahr eingereicht.

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

Die zehnjährige Frist des Bundes zur Sanierung der «Schliesse» ist 2012 abgelaufen, ohne dass wenigstens ein Konzept vorgelegt wurde. Die Fischdurchgängigkeit der Wiese kann auch gewährleistet werden, ohne dass die Frage des Trinkwasserschutzes mit einer Aufweitung gelöst ist.

Ende 2012 lief die Frist zur Restwassersanierung ab. Mittlerweile liegt der Sanierungsbericht Restwasser im Entwurf vor, welcher 2014 dem BAFU zur Genehmigung eingereicht wird.

Der Zwischenbericht zur Wiederherstellung der Fischwanderung bei Kraftwerken und Nebenanlagen wie der 'Schliesse' wurde Ende 2012 beim BAFU fristgerecht eingereicht und inzwischen als zweckmässig und rechtkonform beurteilt. Die strategische Planung (Schlussbericht) muss bis Ende 2014 vorliegen. Sie wird Angaben über die zu treffenden Sanierungsmassnahmen und die Fristen für deren Umsetzung enthalten.

Für die Gewährleistung des Fischauf- und -abstieges bei der Schliesse liegen bereits verschiedenen Varianten mit Kostenschätzung vor. Sie wären auch ohne Gefährdung der Trinkwassergewinnung realisierbar. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben sind indes alle laufenden Planungen untereinander zu koordinieren, so zum Beispiel auch die notwendigen Anpassungen im Zusammenhang mit der Restwassersituation. Des Weiteren ist es sinnvoll, die Fischdurchgängigkeit mit den Massnahmen des Konzeptes „WieseVital“ abzugleichen (s. nächsten Punkt).

D

2006 wurde die «Wiese-Initiative» in der Volksabstimmung angenommen. Darauf beschloss der Grosse Rat 2008, dass bis 2010 ein Konzept «WieseVital» vorgelegt werden müsse, mit dem Massnahmen zur Gewässeraufwertung und zur Verbesserung der Gewässerqualität darzulegen seien. Unter anderem aufgrund dieses Beschlusses wurde die Initiative zurückgezogen. Das Konzept oder konkrete Informationen bezüglich Erarbeitungsstand liegen bis heute nicht vor.* Auch bezüglich Trinkwassersicherheit in den Langen Erlen im Zusammenhang mit der Qualität des Wiese-Wassers sind keine Fortschritte erkennbar. Ein Problem stellt die zeitweise schlechte Qualität des Wiese-Wassers dar. Es gibt keinerlei Informationen dazu, ob diese Frage mit den deutschen Nachbarn angegangen wurde.

Das Konzept WieseVital wird 2014 dem Grossen Rat vorgelegt werden. Die Qualitätssicherung des Trinkwassers ist dabei ein zentraler Aspekt.

Im Projektteam waren alle wesentlichen Akteure und verantwortlichen Behörden unter Einschluss deutscher Instanzen eingebunden.

WWF und Pro Natura wurden vom WSU und vom BVD im Rahmen regelmässiger Treffen über den Stand der Massnahmen in der Wieseebene informiert.

* Eine Orientierung wurde nun für den 1. Februar 2013 angesagt.

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

Bezüglich Gewässersanierung und -aufwertung müssen beim Kanton Versäumnisse konstatiert werden. Auch die Kommunikation entspricht nicht heute gängigen Anforderungen. An der Akzeptanz in der Bevölkerung oder der Bereitschaft des Parlaments entsprechende Vorhaben zu unterstützen, kann die Verzögerung nicht liegen. Zudem sind die raumwirksamen Tätigkeiten bekannt, die Konflikte lokalisiert, Koordinationsgrundlagen und ein verwaltungsinternes Koordinationsgremium bestehen. Wir meinen jedoch, dass das Wirken der zuständigen Gewässerkommission einer Überprüfung unterworfen werden und das Gremium auch für weitere private Interessenorganisationen geöffnet werden sollte. Davon versprechen wir uns auch eine Dynamisierung des Prozesses.

Es gibt keine Versäumnisse, sondern Verzögerungen, die in der Sache liegen. Der Regierungsrat und – insbesondere betreffend WieseVital – der Grosse Rat sind über die wesentlichen Abläufe orientiert.

Entgegen der Annahme des WWF sind auch bei Kenntnis aller Anforderungen und Probleme jeweils zusätzliche und teils detaillierte Abklärungen zu treffen, seit 2011 bedingt auch durch die Revision der Gewässerschutzgesetzgebung. Wie erwähnt, gilt es zudem, die teils sich widersprechenden Interessen abzugleichen und tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Dies erfordert entsprechend Zeit.

Das Koordinationsteam Fließgewässer dient als behördeninterne Plattform, um Probleme frühzeitig zu erkennen und zu diskutieren mit dem Ziel, Doppelspurigkeiten und Leerläufe zu vermeiden. Organisationsänderungen sind nicht vorgesehen und wären auch nicht sinnvoll. Die Kommunikation mit Interessensverbänden muss projektbezogen stattfinden. Eine fallweise Einbindung zu konkreten Fragestellungen wurde bisher praktiziert und wird auch in Zukunft stattfinden.

F

Bezüglich der bundesrechtlich geforderten Festlegung des Gewässerraumes teilen wir die Richtplanaussagen des Kantons nicht. Diese! will den Gewässerraum bis Ende 2018 festlegen.** Die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen *** sind Bundesrecht und unmittelbar anzuwenden. Es gibt keine Übergangsbestimmung für die Anwendung, sondern nur eine Frist bis wann die Ausscheidung abgeschlossen sein muss. Dies bedeutet, dass eine Gemeinde zwar bis 31. Dezember 2018 Frist hat, bis sie ihre Nutzungspläne ändert und somit erst dann die Gewässerräume ausscheidet. Wenn sie aber die Nutzungspläne früher ändert, muss sie zwingend das aktuelle Bundesrecht anwenden und somit die Gewässerräume ausscheiden. Dies gilt auch für kantonale Richtpläne. Das Gesetz ist bereits heute gültig und nicht erst 2018.

Entsprechend den am 1. Juni 2011 in Kraft getretenen Änderungen der Eidgenössischen Gewässerschutzverordnung (GSchV) müssen die Kantone bis zum 31. Dezember 2018 den Gewässerraum an fließenden und stehenden Gewässern festlegen (vgl. Art. 41a und 41b GSchV sowie Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 4. Mai 2011).

Im Kanton Basel-Stadt wird die Festlegung des Gewässerraums in Form einer kantonalen Nutzungsplanung auf der Grundlage von § 106 Abs. 1 lit. g des Bau- und Planungsgesetzes von Basel-Stadt durchgeführt. Der Planungsprozess wird von den Kantonsbehörden (für den Kanton und für die Gemeinde Basel) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Riehen und Bettingen durchgeführt.

** Planungsgrundsatz 3, KRiP, S. 91

*** Art. 36. GSchG und Art. 41 a GSchV

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

	<p>Die Bundesinstanzen haben im Vorprüfungsbericht vom 20. September 2013 die Anpassung des Objektblattes zustimmend zur Kenntnis genommen:</p> <p>„Im Nachgang zur Änderung des Gewässerschutzgesetzes und dessen Verordnung im Jahr 2011 hat der Kanton den Text und die Planungsgrundsätze des Kapitels NL 1.1 Fließgewässer überarbeitet. Der Bund ist mit den Anpassungen des Kantons einverstanden.“</p>
<p>Wir beantragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kanton legt örtlich den bundesgesetzlich vorgeschriebenen Gewässerraum im Rahmen der aktuellen Richtplanüberarbeitung fest. (nicht: Festlegung bis 2018. Planungsgrundsatz 3.a.) 	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Erläuterungen zuvor.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Der Kanton legt das Konzept «WieseVital» mit Umsetzungs- und Finanzierungs-konzeption bis Ende 2013 vor. 	<p>Das Konzept WieseVital wird 2014 dem Grossen Rat vorgelegt werden. Die Qualitätssicherung des Trinkwassers ist dabei ein zentraler Aspekt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Die rechtsufrige Fischtreppe beim Kraftwerk Birsfelden ist zu sanieren; linksufrige ist ein Umgehungsgewässer zu schaffen. 	<p>Für die Sanierung des Kraftwerks Birsfelden ist der Kanton Basel-Landschaft federführend. Die geeigneten Fischaufstiegs-massnahmen sind bekannt, der Zeitplan der Umsetzung ist noch offen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Die Eindolung im Unterwasser des Kraftwerkes Auslauf Schliesse in den Langen Erlen ist rückgängig zu machen. (Vororientierung) 	<p>Im Rahmen des Zwischenberichts zur Wiederherstellung der Fischgängigkeit ist eine Ausdolung des Unterwasserkanals unterhalb des Kraftwerks Rieheiteich nicht nötig, da die Fischwanderung nicht im Kanalsystem sondern im Hauptgewässer Wiese gewährleistet werden soll. Gleichzeitig muss der schadlose Fischabstieg durch das Kraftwerk gewährleistet werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Bis 2014 liegen Massnahmenvorschläge zur Sanierung der Gewässerqualität der Wiese zur Sicherung des Trinkwassers vor. 	<p>Allfällige Massnahmen stehen im Zusammenhang mit WieseVital.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Es wird ein Revitalisierungsfonds geäufnet oder eine zweckgebundene Finanzierung festgelegt, um die im Richtplan dargelegten Massnahmen innert zehn Jahren umzusetzen. 	<p>Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Konzepts WieseVital wurden verschiedene kantonale Finanzierungsmodelle durch externe Sachverständige geprüft und ein Vorschlag ausgearbeitet. Für die Finanzierung weiterer Revitalisierungsprojekte</p>

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

besteht derzeit keine Fondslösung. Sie wird im Einzelfall festgelegt.

- Die Konsequenzen aus der «Wiese-Initiative» für den «Landschaftspark Wiese» im Bereich Gewässer werden im neuen Objektblatt Landschaftspark Wiese dargestellt. (Vgl. 10. Neues Objektblatt «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese»)
- Nicht berücksichtigt (es braucht kein Objektblatt Landschaftspark Wiese).
Begründung siehe Ziff. 192.

183. **NL 2.2 Fruchtfolgeflächen** **Bund (UVEK; ARE)**

Im Hinblick auf Siedlungserweiterungen, die teilweise auf FFF erfolgen, hat der Kanton nach Kompensationsflächen gesucht und kann nun insgesamt rund 5 ha FFF neu festsetzen. Nach Abzug der Siedlungserweiterungsgebiete verfügt der Kanton über einen Bestand von 251 ha FFF. Das Mindestkontingent gemäss Sachplan FFF von 240 ha kann somit nach wie vor gesichert werden. Der Bund begrüsst, dass der Kanton den FFF einen hohen Stellenwert beimisst und die Flächen, die eingezont werden sollen, bereits weitgehend kompensieren konnte.

Im Planungsgrundsatz 1 hält der Kanton fest, dass der Mindestumfang an FFF von 240 ha zu sichern ist. Der Bund weist darauf hin, dass nicht nur der Mindestumfang an FFF zu sichern ist, sondern auch darüber hinaus sämtliche Flächen mit FFF-Qualität der grösstmöglichen Schonung bedürfen (siehe hierzu auch die Bemerkungen zu S 1.1, Seite 8/9).

In den Erläuterungen auf Seite 97 steht, dass eine Anpassung des Sachplans FFF mittelfristig vorgesehen ist. Diese Aussage ist nicht richtig und ist aus dem Richtplantext zu streichen.

Aufträge für die Überarbeitung:

Die Planungsgrundsätze in NL 2.2 sind so anzupassen, dass sämtliche im Kanton vorhandenen FFF möglichst geschont werden.

Berücksichtigt.

Planungsgrundsatz 1 lautet jetzt: „Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton sind umfänglich zu schonen, das Mindestkontingent von 240 ha ist zu sichern.“

Die Aussage bezüglich der Anpassung des Sachplans FFF in den Erläuterungen des Richtplantextes ist zu streichen.

Berücksichtigt.
Die Aussage ist gestrichen.

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	
184.	NL2.3 Waldwirtschaft	WWF	<p>NL2.3 Waldwirtschaft (nicht Teil der aktuellen Revision)</p> <p>Leider ist das Objektblatt nicht Bestandteil der aktuellen Anpassungen, obwohl wir eine grundlegende Überarbeitung beantragt hatten. Wir betrachten das Objektblatt mit zwei Sätzen als Planungsgrundsatz, ohne Ausweis der bestehenden Vorrangflächen und ohne öfliche Festlegungen der geplanten Waldreservate nicht als richtplantauglich und als dringend zu überarbeiten. Diesbezüglich teilen wir die Auffassung des Amtes für Wald nicht, welches offenbar der kantonalen Richtplanung wenig übergeordnete Koordinationsfunktion zumisst. Wir verweisen auf andere Kantone, welche im Richtplan detaillierte Angaben und Vorgaben für die Gemeinden machen.*</p> <p>Im Stadtkanton sind zwölf Prozent der Fläche Wald, davon gegen achtzig Prozent in öffentlich-rechtlichem Eigentum. Hier hat der Wald - entgegen der waldwirtschaftlichen Auffassung, die bereits im Titel zum Ausdruck kommt - prioritär Erholungs- und ökologische Funktionen. Waldwirtschaft im Kanton Basel-Stadt ist ökonomisch irrelevant; Wald ist jedoch volkswirtschaftlich relevant bezüglich Standortattraktivität. Bewirtschaftung hat sich hier unterzuordnen.</p> <p>Wie beim Natur- und Landschaftsschutz ** stellt das Hauptproblem beim Wald nicht die richtplanerische Behandlung, sondern die Umsetzung dar. So fällt fast der gesamte Wald im Richtplan unter Landschaftsschutz, was aber konkret keine Auswirkungen hat, da sich das Amt für Wald auf den Standpunkt stellt, es bestehe kein Handlungsbedarf, denn eine Waldbewirtschaftung garantiere, das Landschaftsbild zu erhalten.***</p> <p>Aussagen zum Wald sollten grundlegend überdacht und in die übergeordnete Kantonsplanung integriert werden. Agglomerationswald mit primär Natur- und Erholungsfunktion sollte auch hinsichtlich grossräumiger Waldreservate - auch überkantonale und internationale- gepflegt werden. Zudem müssen vorhandene und wie zugesagt geplante **** Waldreservate im Richtplan definiert und festgesetzt werden.</p> <p>* Vgl. z.B. Richtplan AG, der detailliert Objekte des Waldnaturschutzinventars zur nutzungsplanerischen Umsetzung auf Gemeindeebene. die Waldreservate und Altholzinseln festsetzt. ** Vgl. NL3.1 8. Naturschutz und ökologische Korridore *** Schriftliche Grossrats-Anfrage Emmanuel Ullmann betreffend Waldreservate im Kanton Basel-Stadt, 11. September 2012 **** Ebenda</p>	<p>Zwar ist das Objektblatt nicht Gegenstand der „Anpassung 2012“, die Vorbringen seien hier trotzdem kommentiert:</p> <p>Gemäss Art. 18 RPG ist Wald nicht Gegenstand der Raumplanung. Der Wald untersteht der Waldgesetzgebung, ist durch diese geschützt. Als Planungsinstrument auf Richtplanstufe dient der behördenverbindliche Waldentwicklungsplan, welcher unter Mitwirkung der Bevölkerung und interessierter Kreise erarbeitet und vom Regierungsrat am 25. November 2003 erlassen wurde.</p> <p>Die Waldbewirtschaftung im Kanton Basel-Stadt dient und verfolgt insbesondere Zielsetzungen für die Erholungs- und ökologische Funktion des Waldes. So ist für zahlreiche Naturschutzziele (gestufte Waldränder, lichte Wälder, Mittelwald) sowie für eine sichere Erholungsnutzung (Velowege, Spazierwege, Rasplätze, Finnenbahnen und Vitaparcours, Spielplätze) eine Waldbewirtschaftung zwingend.</p> <p>Der Waldboden ist seit über 100 Jahren durch das Verbot, den Wald zu roden und das Areal für andere Zwecke zu nutzen, der Spekulation entzogen. Er hat deshalb einen sehr geringen Schätz- und Marktpreis von lediglich 50 Rappen bis zwei Franken pro Kubikmeter (ohne Holzbestand). Das Rodungsverbot war die erste und während fast einem Jahrhundert praktisch die einzige Raumplanungsnorm, bis durch die Gewässerschutzgesetzgebung und die neue Raumplanungsgesetzgebung ab 1970 das Bauen ausserhalb Bauzonen eingeschränkt wurde. Die Waldfläche und deren räumliche Anordnung ist in den letzten 100 Jahren im Kanton praktisch konstant geblieben! Dies ist durch historische Karten und Luftbilder belegbar!</p> <p>Der WWF ist eingeladen, sich im Rahmen der Revision des Waldentwicklungsplanes (voraussichtlich 2016 f) zu beteiligen und seine Anliegen einzubringen.</p>

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

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			<p>Wir beantragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sonder- und Totalwaldreservate sind festzusetzen. - Die geplante Schaffung von Waldreservaten ist aufgrund des Naturinventars zu überarbeiten. Gebiete von kantonalen bzw. lokaler Bedeutung im Naturinventar 20 II sind als Waldreservate auszuscheiden. - Für Landschaftsschutzgebiete sind im Wald besondere Bewirtschaftungsbedingungen festzulegen, insbesondere ist nur eine Nutzung im Sinne des Dauerwaldes ohne flächige Hiebe zulässig. - Die Idee grösserer, zusammenhängender überkantonalen und -nationaler Schutzgebiet ist zu prüfen. 	<p>Die Prüfung von überkantonalen und internationalen Waldreservaten ist bereits mit dem Waldreservatskonzept beider Basel (2002) erfolgt.</p> <p>Eine Planung für Sonder- und Totalwaldreservate liegt vor (siehe Schriftliche Grossrats-Anfrage Emmanuel Ullmann betreffend Waldreservate im Kanton Basel-Stadt, 11. September 2012). Bis 2018 sollen 11% der kantonalen Waldfläche mittels RRB als Waldreservate ausgeschieden werden.</p>
185.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	Bund (UVEK; ARE)	Bei den Trockenwiesen und -weiden Nr. 224.0 (Teilobjekt 7.0) und Nr. 226.0 (Teilobjekt 8.0) "Elsässer Bahn" sowie Nr. 124.0 und 227.0 "Brüglingen" (Teilobjekte 22.0 und 1 0.0) können Konflikte mit anderen Nutzungsansprüchen nicht ausgeschlossen werden. (Lärmschutz der Bahn und Entwicklungen in Gundeldingen). Der Bund weist darauf hin, dass gemäss Artikel 6 der Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWWV) die inventarisierten Objekte ungeschmälert zu erhalten sind. Vom Gebot der ungeschmälerten Erhaltung darf nicht abgewichen werden, sofern dem Schutz eines Objektes nicht unmittelbar standortgebundene Vorhaben von anderen Interessen von nationaler Bedeutung entgegenstehen (vgl. hierzu auch die Bemerkungen des Bundes zum TWW-Objekt Nr. 232.0 "Badischer Bahnhof").	Z. K. genommen.
186.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	Bund (UVEK; ARE) Anhang Bundesamt für Umwelt BAFU	Die Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung Nr. BS4 "Eisweiher und Wiesenmatten" Bereich A + B (im Richtplan Nr. NRi21), sowie Nr. BS10 "Autall Bereich A + B (im Richtplan Nr. NRi09) stehen laut Richtplan (S.1 01, letzter Satz) unter Naturschutz. In den betroffenen Bereichen wird gleichzeitig aber auch Landwirtschaft betrieben. Das BAFU weist darauf hin, dass die Schutzziele zur ungeschmälerten Erhaltung gemäss Artikel 6 der Amphibienlaichgebieteverordnung (AlgV) umzusetzen sind.	Die Schutzvorgaben werden erfüllt. Da die Naturschutzgebiete im Wald bisher nicht dargestellt waren, ergab sich dieses Missverständnis. Die Signatur wurde vervollständigt.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
187.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	Pro Natura	Direkt angrenzend an den Einmündungsbereich der Wiese in den Rhein, im Spannungsfeld des Schwerpunkts 3Land und dem kantonalen Hafengebiet, befinden sich zwei von drei Nasenlaichplätze an der Wiese, welche zu den wertvollsten der Schweiz gehören. Die Fischart Nase ist stark gefährdet und nach Berner Übereinkommen europaweit geschützt. Im Rahmen der Umsetzung der Richtplanung ist darauf zu achten, dass die Raumansprüche der Nasenlaichplätze sichergestellt werden.	Das Amt für Umwelt und Energie des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt zusammen mit der Fachstelle für Naturschutz im Bau- und Verkehrsdepartement sind sachzuständig für dieses Anliegen. Den verantwortlichen Instanzen wird ein Auszug des BAFU-Anliegens übermittelt.
187.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	Pro Natura	Mit den neuen Aussagen zum Naturschutz und zu den Ökologischen Korridoren und Bewegungsachsen wurden die Bestimmungen zu den Nutzungen im Nichtbaugelände und zu den allgemeinen Naturschutzanliegen klarer festgelegt. Dies begrüßen wir sehr.	Überprüfung ist erfolgt. Weitere Gebiete sind nicht aufgenommen.
187.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	Pro Natura	Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte) Die durch einen Regierungsratsbeschluss geschützte Hecke an der Baiergasse in Bettingen und das geschützte Wäldchen im Bereich Gellertstrasse/ Hardrain (Bethesda-Wäldchen) sind in der Richtplankarte nicht verzeichnet. Wir beantragen daher, diese Flächen aufzunehmen und die Vollständigkeit anderer Flächen, die bereits durch entsprechende Beschlüsse geschützt sind zu überprüfen.	Überprüfung ist erfolgt. Weitere Gebiete sind nicht aufgenommen.
187.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	Pro Natura	Nach Inkrafttreten des Richtplans 2009 hat der Kanton das Kantonale Inventar der schützenswerten Naturobjekte erstellt. Darin sind Gebiete verzeichnet, die nationale, kantonale und lokale Bedeutung aufweisen. Diese Ergebnisse sind noch nicht ausreichend in die Anpassungen 2012 eingeflossen. Während die Gebiete von nationaler Bedeutung alle in der Richtplankarte verzeichnet sind, fehlen viele der anderen Objekte (z.B. Friedhof Hörnli). Um einerseits diese Gebiete zu sichern, andererseits aber auch mögliche Nutzungskonflikte frühzeitig aufzuzeigen, beantragen wir, zumindest alle Objekte von kantonaler Bedeutung in die Richtplankarte und in die dazugehörige Liste aufzunehmen. Die in den Anpassungen 2012 erfolgte Beschränkung auf die "wesentlichen" Naturobjekte ist nicht ausreichend.	Das Naturinventar des Kantons Basel-Stadt dokumentiert die aktuelle Situation und beschreibt, welche Arten wo vorkommen und welche Abhängigkeiten dabei bestehen. Es stellt die <i>schützenswerten</i> Naturobjekte im gesamten Kantonsgebiet flächendeckend dar und beschreibt sie. Anders als das Inventar der <i>geschützten</i> Naturobjekte gemäss § 6 NLG, das bis jetzt 3 Objekte umfasst, hat das vorliegende Naturinventar den Status eines wissenschaftlichen Gutachtens. Als Fachinventar kommt dem Naturinventar keine unmittelbare Rechtskraft zu. Das Inventar liefert genaue Informationen für alle Interessierten und zeigt auf, welche Objekte besonders wertvoll sind.
188.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	SBB	Seite 104, Planungsgrundsatz 2: Wir begrüßen die angepasste Formulierung.	Z. K. genommen.
189.	NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore	WWF	Natur- und Landschaftsschutzgebiete wurden bereits im kantonalen Richtplan von 1985 gegenüber dem Bund ausgewiesen. Sie wurden damals in der Ausgangslage dargestellt, was heisst, dass Naturschutzgebiete somit schon vorher definiert waren. Zentraler Mangel bleibt bis heute die aus dem Richtplaneintrag notwendig folgende planungsrechtliche Sicherung: eigentümergebunden in den kommunalen Zonenplänen.	Auch wenn die eigentümergebundenen Sicherung lange benötigt haben wird, sind die Natur- und Landschaftsschutzgebiete in ihrem gesamthaften Zuschnitt gewahrt geblieben.

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

nen beziehungsweise über kantonalen Schutzstatus und den entsprechenden Verordnungen.

Mit den aktuellen Zonenplanrevisionen Basel und Riehen soll dieser Mangel nun auf kommunaler Ebene behoben werden, zudem wurde die Zusicherung gegeben, dass kantonale Unterschutzstellungen - auch im Wald und auf Bahnarealen - erfolgen sollen. Der Kanton wird über dreissig Jahre benötigt haben, die gesetzlichen Vorgaben des Bundesrechtes umzusetzen. Der Richtplan hat somit bezüglich des Naturschutzes wenig konkrete Wirkung erzielt. Der Kanton Basel-Stadt dürfte auch einer der letzten, wenn nicht gar der letzte Kanton sein, in dem Naturschutzgebiete planungsrechtlich kantonal beziehungsweise kommunal gesichert werden.

Betreffend Wald: Unterschutzstellungen erfolgen nicht via Zonenplanung, sondern mittels separaten RRB nach vorgängigen Verhandlungen und mit dem Einverständnis der Waldeigentümer.

Bezüglich der durch Regierungsbeschluss geschützten Naturobjekte * besteht weiterhin beträchtliche Verwirrung. Gemäss dem aktuellen Zonenplanentwurf sollen es zwei Gebiete sein, laut anderer Auslegung drei und nach unserer Auffassung sind vier Gebiete im Kanton unter kantonalem Schutz. Hier ist Klärung angezeigt. Jedenfalls müssen diese Objekte nicht nur im Zonenplan - was wir dort bemängelt haben - sondern auch im Richtplan aufgeführt werden. Da nun verdankenswerterweise die Absicht besteht und dazu auch erste Vorarbeiten geleistet wurden, weitere Gebiete, insbesondere Wald- und Bahnareale (TWW) per Regierungsratsbeschluss zu sichern, sind diese mit der Richtplanrevision auszuweisen.

Siehe Ziff. 182.

Die aus Sicht Richtplan darzustellenden Naturschutzgebiete sind dargestellt.

* § 6 NLG/§ 4 Anhang 1 NLV

In den Vernehmlassungsunterlagen werden gestrichene Textstellen des geltenden Richtplans nicht ausgewiesen. Stillschweigend fällt somit der Passus weg, dass gegebenenfalls «nach der Inventarisierung weitere Naturobjekte in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen. ** Das Naturinventar wurde im Oktober 2011 publiziert und es sind aufgrund der geltenden Richtplanaussage und objektiver Schutzwürdigkeit entsprechende Erweiterungen der Naturschutzgebiete vorzunehmen. Hierzu gehören insbesondere: Wolf-Gottesacker, PUK-Areal, Areale auf dem Friedhof Hörnli, grössere Waldgebiete in Riehen und Bettingen. Zudem müssen auch die ökologischen Vernetzungsachsen verbindlich im Richtplan ausgewiesen werden.

Weitere Objekte des Naturschutzinventars wurden nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Der Passus erübrigt sich deshalb.

** KRIP 2009. S. 123.2. Abschnitt

Auf eine verbindliche Festlegung von Vernetzungsachsen wurde bewusst verzichtet. Nach Vorliegen des Biotopverbundkonzeptes ist die Sachlage noch einmal zu prüfen.

Wir beantragen:

- Objekte von kantonaler Bedeutung gemäss Naturinventar 2011 * sind im Richtplan als Naturschutzgebiete auszuweisen. Falls - etwa aufgrund abweichender Planungsprioritäten (Gebiet Hafen Klybeck) - darauf verzichtet wird, ist dies zu begründen.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 187.

- Aufzunehmen sind auf jeden Fall: Wolf-Gottesacker, PUK-Areal, Areale auf dem Friedhof Hörnli, Areale Wiese-Ebenen, grössere Waldgebiete in Riehen und

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 187.

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

 Bettingen.

- Die Aufnahme der Objekte von lokaler Bedeutung im Naturinventar 20 II als Naturschutzgebiet in den Richtplan ist zu prüfen. Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 187.

- Die per Regierungsbeschluss im kantonalen Inventar der geschützten Naturobjekt * enthaltenen Objekte sind auszuweisen. Die vorgesehenen Neuaufnahmen ins Inventar sind im Richtplan darzulegen. ** Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 187.

*Gemäss Naturinventar. Begründung hier aus Platzgründen nicht dargelegt.

Gemäss § 6 NLG/§ 4 Anhang 1 NLV

** ALG, TWW. Waldreservate u.a. Vg1. Schriftliche Anfrage Eveline Rommerskirchen betreffend Schutz der Trockenwiesen resp. Trockenstandorte im Stadtgebiet, 12. Juni 2012, S. 3

- Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) weist darauf hin, dass auf der Richtplankarte 2009 das Objekt «Eisweiher und Wiesematten» nur teilweise durch das Naturschutzgebiet NRi 21 «Naturschutzgebiet Eisweiherlauf dem Wölbli» abgedeckt wird, weshalb das Naturschutzgebiet in Hinblick auf die Umsetzungen der Schutzbestimmungen gemäss Art. 4 ff der Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (AlgV; SR 451.34) entsprechend angepasst werden sollte. * Dies ist umzusetzen, falls es nicht erfolgt ist. Siehe Klärung unter Ziff. 186.

* Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Prüfungsbericht, 10. Februar 20108, 8.15

- Im Bereich des Bäumlhofs, Gebiet Basel, ist aufgrund der Zonenplanrevision Basel der südwestliche Teil des Landschaftsparks Wiese weiterhin als Landschaftsschutzgebiet (nicht neu als Naturschonzone) auszuweisen. (Vgl. 9. NL3.2 Landschaftsschutz) Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 149.

 - Massnahmen im Perimeter des «Landschaftsrichtplans Landschaftspark Wiese» sind in einem eigenen Objektblatt darzulegen. Vgl. Neues Objektblatt «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese». Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 192.
-

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
190.	NL3.2 Landschaftsschutz	Pro Natura	<p>In den Planungsgrundsätzen wird festgehalten, dass Landschaftsschutzgebiete nicht für den Wald gelten sollen. Dies lehnen wir ab. Schutz und Schonzonen müssen auch für den Wald gelten. Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier keine einheitliche Regelung erfolgen soll. Der Anteil der geschützten Flächen im Wald ist viel geringer als derjenige im Offenland.</p>	<p>Das Waldareal ist bereits seit mehr als 100 Jahren eine (oder gar die einzige) Konstante in der Landschaft! Der Waldboden ist seit über 100 Jahren durch das Verbot, den Wald zu roden und das Areal für andere Zwecke zu nutzen, der Spekulation entzogen. Er hat deshalb einen sehr geringen Schätz- und Marktpreis von lediglich 50 Rappen bis zwei Franken pro Kubikmeter (ohne Holzbestand). Das Rodungsverbot war die erste und während fast einem Jahrhundert praktisch die einzige Raumplanungsnorm, bis durch die Gewässerschutzgesetzgebung und die neue Raumplanungsgesetzgebung ab 1970 das Bauen ausserhalb Bauzonen eingeschränkt wurde. Die Waldfläche und deren räumliche Anordnung sind in den letzten 100 Jahren im Kanton praktisch konstant geblieben. Dies ist durch historische Karten und Luftbilder belegbar.</p>
			<p>Örtliche Festlegung (in Richtplankarte) In der Richtplankarte wurde das Landschaftsschutzgebiet "Landschaftspark Wiese (L01) " im Geviert Bäumlhofgut, Bäumlhofstrasse, Riehenstrasse und Allmendstrasse deutlich verkleinert. Dieses Gebiet war in den letzten Jahrzehnten wiederholt Gegenstand politischer Aktivitäten, die schlussendlich dazu geführt haben, dass es aus der Bauzone entlassen und dem Nichtbaugebiet zugewiesen wurde. Der Volkswille war es, dass Gebiet so zu erhalten, wie es ist.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 149.</p>
			<p>Mit seiner im Richtplan 2009 erfolgten Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet wurde die Zielsetzung des Geländes festgelegt, nämlich ein zu schützender Lebens- und Landschaftsraum zu sein, mit u.a. einem Mosaik von Lebensräumen und naturnahen Kulturflächen. Durch den Wegfall der Schutzkategorie "Landschaftsschutzgebiet " wäre die Fläche nun nur noch als "Siedlungsgliedernder Freiraum" ausgewiesen. Doch hier sind viel mehr Nutzungen möglich, die dem Landschaftsschutz zuwider laufen. Durch die in den Anpassungen 2012 vorgenommene und von uns kritisierte Änderung (siehe Bemerkungen unter Sl.6) bei den Planungsgrundsätzen für die Siedlungsgliedernden Freiräume wären hier sogar Bauten und Anlagen möglich. Dies widerspricht den ursprünglichen Zielsetzungen.</p>	
			<p>Abzulehnen ist der Verzicht auf die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet auch aufgrund der wichtigen Bedeutung des Gebietes für die ökologische Vernetzung zwischen Landschaftspark Wiese und dem Rhein (Biotopvernetzungskonzept Regiobogen). Dieser bestehende Grüngürtel wird durch die neuen Siedlungsgebiete Landauer, Rheinacker etc. einem hohen Nutzungsdruck unterliegen. Umso wichtiger ist es, die landschaftlichen Eigenheiten und das ökologische Potential dauerhaft zu</p>	

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

			bewahren. Wir beantragen daher, die vorgenommene Verkleinerung des Landschaftsschutzgebietes "Landschaftspark Wiese" zurückzunehmen und die Grenzen wieder wie im Richtplan 2009 festzulegen.	
191.	NL3.2 Landschaftsschutz	WWF	<p>Der südwestliche Teil des Bäumlhofareals soll mit dem Richtplan aus dem Landschaftsschutz entlassen werden und neu als Naturschonzone ausgewiesen werden. Absicht dahinter ist wohl, damit die Verlegung von Familiengattenarealen aus zu überbauenden Arealen aufs Bäumlhofareal zu ermöglichen, wie dies im Zonenplanentwurf vorgespurt ist. Wir lehnen dies ab. Ebenso wie wir den Versuch mit der letzten Richtplanrevision abgelehnt haben, auf dem Bäumlhofareal neues Bauland zu erschliessen.</p> <p>Wir konstatieren, dass das Bäumlhof weiterhin eine grosse Versuchung für Eingriffe darstellt. 1982 haben die Basler Stimmberechtigten mit fast zwei Dritteln einer Freihaltung zugestimmt. Das Bäumlhofareal ist für die räumliche Gliederung des Kantons von erster Priorität und soll integral unbebaut erhalten bleiben. Es soll auch von Gartenhäuschen unbebaut erhalten bleiben, der Öffentlichkeit besser zugänglich gemacht und für die Natur aufgeweitet werden. Wir werden uns dafür - wie bereits früher - mit aller Kraft einsetzen.</p> <p>Wir beantragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der südwestliche Teil des Bäumlhofareals ist weiterhin als Landschaftsschutzgebiet auszuweisen. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet LO I «Landschaftspark Wiese» ist als eigenes Objektblatt zu behandeln, nicht nur bezüglich Landschaftsschutz, sondern auch bezüglich Aufweitung für Natur und Erholung und unter Integration der Vorgaben aus dem «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese».* <p>* Vgl. Thema gefordertes Objektblatt «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese» (folgend)</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kanton definiert die Vorgaben für Landschaftsschutzgebiete insbesondere im Wald mittels Verordnungen. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Für Landschaftsschutzgebiete sind spezifische Verordnungen zu erlassen.** <p>** Bezüglich Landschaftsschutz/IWald: Vgl. NI2.3 Waldwirtschaft</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 149.</p> <hr/> <p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 192.</p> <hr/> <p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 184 und 190.</p> <hr/> <p>Nicht berücksichtigt. Der Richtplan macht behördenverbindliche Vorgaben, die einer Verordnung gleichkommen, entscheidend allerdings ist die Umsetzung auf der Zonenplanebene, hier kann sich der Schutzcharakter geltend machen (siehe Zonenplanrevisionen)</p>

Basel und Riehen).

192.	Neues Objektblatt „Landschaftspark Wiese“	WWF	<p>Neues Objektblatt «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese»</p> <p>Der übernationale «Landschaftspark Wiese» mit dem Schweizer Kerngebiet Lange Erlen/Bäumlihof ist für die Erholung im Kanton, für die Natur und die ökologische Vernetzung von zentraler Bedeutung. Es ist nicht einsichtig, weshalb der «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese» so genannt behördenverbindlich ist, aber nicht im Richtplan mit einem eigenen Objektblatt festgesetzt wird. Wir weisen darauf hin, dass mittlerweile einzelne Stadtquartiere (Innerstadt, Gundeldingen) mit eigenen Objektblättern behandelt werden. Nach der Annahme der «Wiese-Initiative» ist der Kanton zudem verpflichtet, das Gebiet für die Erholungsnutzung und die Natur «gesetzgeberisch» zu schützen und aufzuwerten.* Gemäss Grossratsbeschluss ** wird «der Regierungsrat gebeten, den ‚Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese‘ integral, auch mit den Entwicklungsabsichten im kantonalen Richtplan festzusetzen.» Dies ist nun zu vollziehen.</p> <p>Wir beantragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der «Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese» wird in den kantonalen Richtplan mit einem eigenen Objektblatt integral integriert. Details werden in einer entsprechenden Verordnung geregelt. - Die Massnahmen des «Aufweitungskonzeptes Gebiet Lange Erlen», des Naturaufwertungskonzeptes und des Erholungsnutzungskonzeptes sowie die Ergebnisse einer Überarbeitung des WEP aufgrund der Erfordernisse aus der Wiese-Initiative werden im Objektblatt integriert. <p>* Initiativtext «Wiese-Initiative» «In Berücksichtigung des Übereinkommens über die Erhaltung der europäischen wildlebenden Pflanzen und Tiere und Ihrer natürlichen Lebensräume vom 19. September 1979 (SR 0.455) sind gesetzgeberische Massnahmen zum Schutz der Naturgebiete entlang des Flusslaufs der Wiese zu schaffen, um diese als natürlichen Lebensraum der wildlebenden Pflanzen und Tiere sowie als Naherholungsgebiet für die Anwohnerinnen und Anwohner aus Deutschland und der Schweiz zu erhalten. Die Massnahmen können auch ein zeitweiliges Nutzungsverbot beinhalten.»</p> <p>** Vom 12. November 2008</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Gemäss Ziff. 5 des Beschlusses des Grossen Rates zum Ratschlag der unformulierten Initiative «Zum Schutz der Naturgebiete entlang des Flusslaufs der Wiese als Lebensraum wildlebender Pflanzen und Tiere sowie als Naherholungsraum» vom 12. November 2008 wurde der Regierungsrat (in dessen abschliessende Kompetenz der kantonale Richtplan fällt) gebeten, den "Landschaftsrichtplan Landschaftspark Wiese" integral, mit den Entwicklungsabsichten, im kantonalen Richtplan festzulegen.</p> <p>Eine integrale Übernahme des seit 2001 behördenverbindlichen Teilrichtplans «Landschaftspark Wiese» - in Form z. B. eines Objektblattes - ist aus Sicht des Regierungsrates unzweckmässig und würde einen bereits sehr detaillierten und für die Behörden verbindlichen Teilrichtplan im kantonalen Richtplan behördenverbindlich reproduzieren. Zielführender als diese offensichtliche Redundanz ist, dass die wesentlichen Inhalte von kantonaler Bedeutung, die Natur-, Landschaftsschutz- und Entwicklungsanliegen sowohl in der Richtplanstrategie (ST10 Natur- und Landschaftsschutz auf Kantonsgebiet mit expliziter Nennung des Landschaftsrichtplans Landschaftspark Wiese) als auch in den Objektblättern zum Ausdruck kommen (NL3.1 Naturschutz und ökologische Korridore sowie NL3.2 Landschaftsschutz).</p>
193.	A1 Agglomerationsprogramm	Bund (UVEK; ARE)	<p>Das Kapitel A 1 Agglomerationsprogramm wurde mit zusätzlichen Erläuterungen sowie mit Hinweisen auf das Agglomerationsprogramm der 2. Generation ergänzt. Zudem wurde eine Liste der richtplanrelevanten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation erstellt.</p> <p>Die A- und B-Massnahmen des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation wurden bereits gemäss den Vorgaben des Bundes in den Richtplan integriert. Bei der</p>	

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

Liste der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation handelt es sich vorerst um eine Einstufung des Kantons. Der Bund weist darauf hin, dass die Evaluation und Prüfung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation momentan im Gange ist und noch nicht abgeschlossen wurde. Das Parlament wird erst 2014 abschliessend bestimmen, welche Massnahmen mit welcher Priorität realisiert und finanziell unterstützt werden können.

Der Bund weist darauf hin, dass die richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, die vom Bund mitfinanziert werden, bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen im Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt sein müssen. Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste sowie eng damit zusammenhängende Siedlungsmassnahmen müssen den Koordinationsstand "Festsetzung" aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird mindestens der Koordinationsstand "Zwischenergebnis" empfohlen.

Der Erläuterungstext auf Seite 118 enthält Aussagen zur verbindlichen Wirkung des Agglomerationsprogramms durch dessen Integration in den Richtplan. Der Bund präzisiert, dass die Genehmigung des Richtplanes den Bund nicht zur Mitfinanzierung von Vorhaben verpflichtet.

Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung:

Durch die Genehmigung der Richtplananpassungen kann der Bund nicht zur (Mit-) Finanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr verpflichtet werden. Dieser Entscheid ist dem Parlament vorbehalten.

Z. K. genommen.

194.	A1 Agglomerationsprogramm	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>Massnahmen und Details: S. 118 Text streichen: „Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundoldingen – Basel SBB – Gundelinger Quartier.“</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.</p>
195.	A1 Agglomerationsprogramm	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	<p>Der zunehmende Verkehr in Grossbasel West erfordert eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsstruktur. Als dringendste Massnahme ist der Verkehr aus Allschwil und Hegenheim zu bündeln und kanalisieren. Mit Genugtuung nimmt der NQV Kannenfeld zur Kenntnis, dass im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA) eine zu prüfende Massnahme der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung ist.</p> <p>Forderung des NQV Kannenfeld: <i>Die Planung des Zubringer Allschwil ist im Agglomerationsprogramm in Abstimmung mit dem TEB zu beschleunigen und in die Liste der Projekte der 1. Priorität aufzunehmen.</i></p>	<p>Das Vorhaben wurde von der Kategorie Nationalstrasse in die der Kantonsstrasse transferiert und wurde umformuliert.</p> <p>Der gegenwärtige Richtplaneintrag belässt den notwendigen Spielraum. Die weiteren Planungen müssen zeigen, mit welcher Priorität das Projekt in der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms (Eingabe beim Bund 2016) enthalten sein wird.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
196.	A1 Agglomerationsprogramm SBB	Seite 118, Planungsgrundsatz, Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof: Die genannte Passerelle soll den Güterbahnhof überqueren. Der Güterbahnhof wird unter anderem als Abstellbahnhof für Reisezüge genutzt. Auf dem Platz Basel besteht hoher zusätzlicher Bedarf an Abstellgleisen. Der Gleisachsabstand erlaubt keine Stützen zwischen den Gleisen (Anprallschutz). Bei einer Stützenkonstruktion entfallen pro Stütze je ein langes Gleis. <i>Wir beantragen den Verzicht auf die Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof bzw. fordern eine stützenfreie Konstruktion.</i>	Aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs ist die Verbindung notwendig. Sie ist deshalb bereits im bestehenden Richtplan enthalten. Der Richtplaneintrag (Vororientierung) lässt genügend Raum, um die notwendige Koordination in den nächsten Planungsschritten anzugehen.
197.	A1 Agglomerationsprogramm VCS beider Basel	<p>Korrektur: Agglomerationen sind grosse und dicht besiedelte Wirtschafts- und Lebensräume, die bereits heute und künftig noch vermehrt mit Verkehrsproblemen, <u>insbesondere des MiV</u>, konfrontiert sind.</p> <p>Massnahmen/Details, Korrektur: Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundoldingen – Basel SBB – Gundelinger Quartier</p> <p>Massnahmen/Details, Ergänzung: gedeckte Veloabstellanlagen (Bike&Ride) an wichtigen (auch peripheren) Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Basel und Riehen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Auch im öffentlichen Verkehr sind relevante Probleme (Kapazität, Finanzen, Lärm etc.) vorhanden.</p> <p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.</p> <p>Die Veloanlagen sind an wichtigen Haltestellen des ÖV vorgesehen (s. Objektblatt M 3.2 Veloverkehr). Nicht relevant für den kantonalen Richtplan ist die Detailvorgabe „gedeckt“; sie dazu den Teilrichtplan Velo.</p>
198.	Mobilität allg. Basel-Landschaft, Kanton	Es bestehen zahlreiche grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte (Strasse/Schiene), welche im Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen wurden und - soweit richtplanrelevant - in die Kantonalen Richtpläne aufzunehmen sind. Bei der Durchsicht stellten wir dabei fest, dass die Bezeichnungen derselben Infrastrukturvorhaben in unseren Kantonen unterschiedlich sind. Zur besseren Nachvollziehbarkeit schlagen wir deshalb vor, grundsätzlich die Bezeichnung der Vorhaben aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation in den Kantonalen Richtplan zu übernehmen.	Ist soweit möglich berücksichtigt. Siehe die überarbeiteten Titel und die Auflistung im Objektblatt A 1 Agglomerationsprogramm.
199.	Mobilität allg. FDP.Die Liberalen Basel	Schliesslich werden mit den Anpassungen die Forderungen der Städteinitiative in den Richtplan überführt. Da dies dem Volkswillen entspricht, ist grundsätzlich nicht dagegen einzuwenden. Allerdings muss bei einer Beschränkung des MIV eine rechtzeitige Kompensation der erforderlichen Kapazitäten durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein. Im Bereich des Hochleistungsnetzes müssen die akuten Kapazitätsengpässe dringend durch Ausbaumassnahmen behoben werden.	Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.
200.	Mobilität allg. Gewerbeverband Basel-Stadt	Der Richtplan favorisiert im Sinne der Städte-Initiative klar den Langsamverkehr und zielt auf eine Beschränkung des MIV. Der Gewerbeverband Basel-Stadt steht der Verschlechterung der Erreichbarkeit mit dem MIV skeptisch gegenüber, solange eine zeitgerechte Kompensation der erforderlichen Kapazitäten durch den öffentlichen	Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Verkehr nicht gewährleistet ist. Der Wirtschaftsverkehr (Pendler-, Zubringen und Lieferverkehr sowie der Besucherverkehr) darf nicht eingeschränkt werden, ansonsten droht ein massiver Verlust an Standortattraktivität. Im Bereich des Hochleistungsnetzes sind diese Einschränkungen bereits Tatsache und müssen dringend durch Ausbaumassnahmen behoben werden. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert entsprechend, dass die Planung geeigneter Ausbauten auf dem Hochleistungsnetz rasch vorangetrieben wird und ebenso ausreichend Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr erstellt werden, bevor die Erreichbarkeit mittels MIV weiter beschränkt wird.		
201.	Mobilität allg.	Pro Velo	<p>Wir haben folgende Bemerkungen zu den Anpassungen am kantonalen Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generell begrüßen wir die Fokussierung auf die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsarten. Z. K. genommen. - Insbesondere sind wir mit der Neuformulierung der Leitsätze Mobilität einverstanden. Z. K. genommen. - Die in diesen Leitsätzen verbesserte Wortwahl ("Fuss- und Veloverkehr", statt "Langsamverkehr") ist erfreulich. Leider wird sie aber nicht konsequent durchgezogen. Wir regen an, dies noch zu verbessern, weil "langsam" nicht das richtige Attribut für die Verkehrsart Velofahren darstellt, v.a. aber auch, weil es sich um zwei separate Verkehrsarten darstellt. Der Bund benutzt für die drei Säulen der Mobilität MIV / ÖV / LV, deshalb wird der Begriff Langsamverkehr als übergeordnete Kategorie weiter verwendet. 	
202.	Mobilität allg.	VCS beider Basel	<p>Es fehlt ein Objektblatt zum Buslinienverkehr als strassengebundener öffentlicher Verkehr, der gegenüber dem MIV zu priorisieren ist.</p> <p>Festzulegen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - die nötigen separaten Busspuren - die ökologischen Anforderungen an die Flotte - Umstellung auf Trambetrieb, sobald das Fahrgastaufkommen mit den üblichen (Ein-) Gelenkbussen nicht mehr bewältigt werden kann (Verzicht auf überlange Doppelgelenk- oder Anhängerbusse) 	<p>Die Organisation des Busverkehrs ist in erster Linie eine betriebliche Frage. Notwendige Priorisierungen gegenüber dem MIV können ohne Richtplan erfolgen.</p> <p>Die Art des Busantriebs ist nicht raumrelevant (siehe hierzu auch ÖV-Programm 2014-2017, Siehe34f).</p> <p>Eine systematische Umstellung von Bus auf Tram resp. ein genereller Verzicht auf grössere Busse ist nicht sinnvoll.</p>
203.	Mobilität allg.	WWF	<p>Bezüglich Mobilität verweisen wir auf die Vernehmlassungsantwort des VCS, der wir uns in Verkehrsfragen anschliessen.</p> <p>Die wichtigsten Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konsequente Bevorzugung des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs sowohl auf strategischer Ebene wie bei den Massnahmen und Details der örtli- 	<p>Siehe Hinweise zum VCS.</p> <p>Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>chen Festsetzungen. Festlegen ambitionierter Zielwerte (Modalsplit) und entsprechendes Controlling.</p> <p>- Kein Kapazitätsausbau des Strassennetzes, weder auf Stadt-, noch auf Nationalstrassen (kein Ausbau Osttangente, kein Gundeli-Autobahntunnel).</p> <p>- Aufnahme der neuen Tramverbindung Basel SBB - Heuwaageviadukt - Johannerbrücke - Feldbergstrasse - Badischer Bahnhof als Vororientierung gemäss Grossratsbeschluss vom 19. September 2012.</p> <p>- Übernahme der Forderungen aus dem Quartierrichtplan Gundeldingen.</p>	<p>Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.</p> <p>Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.</p> <p>Siehe Ziff. 162.</p>	
204.	Leitsätze Mobilität	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Aus Sicht Basel-Landschaft fehlt bei den Leitsätzen ein Hinweis, dass bei allen Aufgabestellungen in der Mobilität der Betrachtungsperimeter aufgrund einer funktionalen Sichtweise erfolgen soll und somit jeweils die Betroffenheiten ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Stadt gebührend berücksichtigt.</p>	<p>Die Leitsätze enthalten, soweit nicht primär der Kanton Basel-Stadt betroffen ist, explizit die jeweiligen Betrachtungsperimeter (z.B. Leitsatz 42: „Region Basel“, Leitsatz 43: „in der Stadt und in der Agglomeration“; Leitsatz 45: „Nordwestschweiz“).</p>
205.	Leitsatz 40	VCS beider Basel	<p>Korrektur: Eine stadtgerechte Mobilität – mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr – ist zu fördern und eine optimale regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit für den Personen- und Güterverkehr ist sicherzustellen.</p>	<p>Ohne das Adjektiv „optimal“ wäre der Satz bedeutungslos. Der Begriff „optimal“ beinhaltet die notwendige Abwägung zwischen verschiedenen Zielen.</p>
206.	Leitsatz 42	Aargau, Kanton	<p>42 - intelligente Abstimmung zwischen Personen- und stark wachsendem Güterverkehr</p> <p>Unterstützen wir und weisen darauf hin, dass es für den Schienengüterverkehr von Seiten Bund unbedingt eine nationale Logistikstrategie braucht (siehe auch M 6.1 b), die zusammen mit den Kantonen zu erarbeiten ist.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
207.	Leitsatz 43	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	<p>Zu begrüssen ist zwar einerseits die Minimierung der negativen Auswirkungen des MIVs, andererseits die fehlende Festsetzung von Busspuren, Verkehrsentsmischung auf den HVS-Achsen, die zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs führte.</p>	<p>Z. K. genommen.</p>
208.	Leitsatz 45	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>S. 123 Es wird im bisherigen Richtplan zum Thema motorisierten Individualverkehr kein Wort über den Gegenvorschlag der Städteinitiative und die Verlagerung verloren, sondern vielmehr eine Verlagerung von Quartier- auf Nationalstrassen. Deshalb sollte folgende Stelle wie folgt umformuliert werden: „Die Nationalstrassen der Nordwestschweiz sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können; dies bedingt Verkehrslenkungsmassnahmen, um die Kapazi-</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der Gegenvorschlag zur Städteinitiative ist in der Strategie 11 und im Leitsatz 46 explizit erwähnt. Der Leitsatz 45 steht nicht im Widerspruch zum Gegenvorschlag Städteinitiative (siehe Ziff. 9/F und 24 A und B).</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>tät der Infrastruktur optimal auszuschöpfen. „und auch einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat; die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern; der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen soll auf dem das Stadtnetz so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von vom Verkehr entlastet werden. kann.“</p>		
209.	Leitsatz 45	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	<p>Hinsichtlich des Nationalstrassennetzes (45, S. 123, S. 138f.) ist es fragwürdig, dass die negativen Auswirkungen des Fernverkehrs reduziert werden, wenn nicht grundsätzlich die schon vorhandenen grossräumigen Nationalstrassen A98, Anschluss Rheinfelden in ein Verkehrsmanagement eingebunden sind, um den Durchgangsverkehr auf den Nationalstrassen besser zu verteilen. Hier wäre wohl eine angebotsorientierte Strassenplanung sowie ein Verkehrsmanagement erwünscht.</p>	<p>Ein Verkehrsmanagement ist als Planungsgrundsatz im Richtplan enthalten. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden entsprechende Arbeiten in einer regionalen Arbeitsgruppe in Angriff genommen.</p>
210.	Leitsatz 45	VCS beider Basel	<p>Wir lehnen einen Netzausbau der Nationalstrassen in aller Form ab. Zusätzliche Strassenkapazitäten werden spätestens mittelfristig immer mit Mehrverkehr aufgefüllt. Das schafft neue Engpässe und zieht neue Ausbauforderungen nach sich. Korrektur: Die Nationalstrassen der Nordwestschweiz sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können; dies bedingt Verkehrslenkungsmassnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen. „und auch einen gezielten Netzausbau, der durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat; die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern; der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen soll auf dem das Stadtnetz so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von vom Verkehr entlastet werden. kann.“</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 208.</p>
211.	Leitsatz 46	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Der Leitsatz zielt auf eine Verbesserung der Wohnqualität durch Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 10% ab. Der Leitsatz ist dahingehend zu ergänzen, dass die Reduktion der Verkehrsleistung in Basel-Stadt nicht durch eine Verlagerung des Verkehrs in die ausserkantonalen Räume erfolgen kann.</p>	<p>Berücksichtigt (siehe auch Ziff. 214). „...und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 ausserhalb des Autobahnnetzes um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. <u>Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist dabei zu vermeiden.“</u></p>
212.	Leitsatz 46	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen: Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 ausserhalb des bestehenden Autobahnnetzes um zehn Prozent gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Wir sind der Meinung, dass dies am</p>	<p>Ein regionales Road Pricing ist eine langfristige Option. Als kurzfristige Massnahme im städtischen Alleingang ist sie aber nicht sinnvoll.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		effizientesten durch ein <i>Road Pricing</i> zu erreichen ist und ein solches eingeführt werden soll, alsbald dafür die gesetzlichen Grundlagen beim Bund geschaffen sind.	
213.	Leitsatz 46	Stadtteilsekretariat Basel-West	„In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen: Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 ausserhalb des Autobahnnetzes um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden.“
		1. Frage: Mit welchen Massnahmen soll der quartierfremde Verkehr ferngehalten und die Gesamtverkehrsleistung reduziert werden?	Ein Umsetzungskonzept wird zurzeit erarbeitet.
		2. Frage: Sollen diese Massnahmen in bestimmten Quartieren zuerst vorgenommen werden?	Solche detaillierten Planungen sind nicht richtplan-relevant.
214.	Leitsatz 46	VCS beider Basel	Falsche Formulierung des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative. Korrektur: In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen: Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 ausserhalb des bestehenden Autobahnnetzes um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden.
			Teilweise berücksichtigt (siehe auch Ziff. 211). Um Missverständnisse zu vermeiden, wird der Text folgendermassen möglichst exakt an die zugrunde liegende Bestimmung im USG (§13) angepasst: „...und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 ausserhalb des Autobahnnetzes um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. <u>Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist dabei zu vermeiden.</u> “
215.	Leitsatz 47	Grüne Partei Basel-Stadt	„Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohner/innen, und das Gewerbe, die Besucher/innen sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll als Element eines schon heute realisierbaren Mobility -Road Pricings eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.“
			Die gesonderte Nennung der Besucher/innen sowie der Kundinnen und Kunden ergibt sich aus dem vom Grosse Rat verabschiedeten Konzept zur Parkraumbewirtschaftung. Siehe auch nachfolgende Ziff. 216.
216.	Leitsatz 47	Handelskammer beider Basel HKBB	Aussage im Richtplan Parkraum...Die Preisgestaltung soll als Element eines Mobility Pricings ein lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.
		Bemerkung: Welches Mobility Pricing ist hier gemeint? Wie ist dieses ausgelegt? Auf welcher Grundlage basiert das Mobility Pricing?	Berücksichtigt. Der Leitsatz wird wie folgt angepasst: „...Die Preisgestaltung soll als Element eines Mobility Pricings eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.“
		- Der Begriff ist unklar und Mobility Pricing hat im Richtplan nichts zu suchen, weil	Siehe Ziff. 212.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
<i>er keine Basis dafür bildet.</i>				
217.	Leitsatz 47	VCS beider Basel	Korrektur: Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohner/innen, das Gewerbe, die Besucher/innen sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll als Element eines Mobility Pricings eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.	Siehe Ziff. 215.
218.	Leitsatz 48	Grüne Partei Basel-Stadt	S. 124 Eine Kapazitätserweiterung des EAP soll ausgeschlossen sein.	Z. K. genommen.
219.	Leitsatz 48	VCS beider Basel	Wir lehnen jede Kapazitätserweiterung des Flughafens EuroAirport ab. Innereuropäische Flüge sollen mehrheitlich durch den internationalen Schienenverkehr abgelöst werden.	Z. K. genommen.
220.	M 1.1 Schienenverkehr	Bund (UVEK; ARE)	Der Kanton Basel-Stadt rechnet mit einer Zunahme der Anzahl Züge, sowohl im Güterverkehr als auch im Personenfernverkehr und -nahverkehr. Angesichts der kontinuierlich steigenden Nachfrage sind Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr geplant. Dazu ist ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur notwendig. Viel Beachtung erhält die Regio-S-Bahn, welche das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel bildet. Von besonderer Bedeutung ist die längerfristig angestrebte Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB mittels eines Tunnels. Der Bund nimmt die angestrebten Angebotsverbesserungen und Infrastrukturmassnahmen auf dem Regio-S-Bahnnetz gemäss den Planungsgrundsätzen und -anweisungen Nr. 5 und 6 als Interesse des Kantons zur Kenntnis. Der Bund würde es begrüessen, wenn diese Aussagen, analog zu den Punkten 2 und 3 ebenfalls als Interesse des Kantons deklariert würden. Der Bund weist darauf hin, dass bei der Genehmigung dieser Aussagen keine verbindliche Wirkung für den Bund abgeleitet werden kann. <i>Auftrag zur Überarbeitung des Richtplans / Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung:</i> Die Planungsgrundsätze Nr. 5 und 6 sind so anzupassen, dass die angestrebten Angebotsverbesserungen und Infrastrukturmassnahmen auf dem Regio-S-Bahnnetz als Interesse des Kantons wiedergegeben werden. Ansonsten wird der Bund bei der Genehmigung den Vorbehalt anbringen, dass diese Aussagen für ihn keine verbindliche Wirkung haben.	Z. K. genommen. Die Planungsgrundsätze werden belassen. Die Angebotsverbesserungen und Infrastrukturmassnahmen auf dem Regio-S-Bahnnetz werden nicht nur im Interesse des Kantons angestrebt.
Die SBB bestätigen, dass die örtlich festgelegten Massnahmen des Schienenverkehrs im kantonalen Richtplan mit dem Rahmenplan der SBB für den Knoten Basel korrespondieren. Gemäss SBB gilt es zu beachten, dass die Massnahmen in Etappen, auf Basis von konkreten Angebotskonzepten, realisiert werden. Die planerische				Z. K. genommen.

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

Freiheit für eine stufenweise Realisierung soll stets gewährleistet bleiben.

Der Bund hat zu folgenden örtlichen Festlegungen Bemerkungen:

Massnahme a): Schienenanbindung des Flughafens EuroAirport

Im Richtplan ist die Schienenanbindung des Flughafens EuroAirport als Zwischenergebnis aufgeführt. Im Objektblatt des Sachplans Infrastruktur für die Luftfahrt SIL für den Flughafen Basel-Mulhouse werden die Vorgaben für diesen Schienenanschluss präzisiert. Der Bund weist darauf hin, dass es sich bei der Bedienung des EuroAirports durch den Schweizerischen Fernverkehr um eine langfristige Absicht im SI L handelt. Die Anbindung durch den Schweizerischen Fernverkehr ist noch nicht Gegenstand der langfristigen Angebotsplanung der SBB im Raum Nordwestschweiz. Diese Anbindung setzt einen massiven Ausbau der Streckenkapazität voraus, wie z.B. den Vierspurausbau der Elsässerbahn, den Ypsilon-Ast des Herzstücks usw. Im Vordergrund steht vorerst die Bedienung des Flughafens durch die TER-200- Verbindungen und die Regio-S-Bahn Basel. Der Bund empfiehlt dem Kanton, dies im Richtplantext kenntlich zu machen.

Berücksichtigt.
Siehe folgende Ziff. 236.

Massnahme b): Strecke Basel SNCF-St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn Basel

Die im Rahmenplan Basel definierte Interessenlinie umfasst einen 4-Spurausbau der Elsässerbahn Basel SNCF - Basel St. Johann inklusive Westkopf Basel SBB und Haltestelle Morgartenring. Die SBB weisen darauf hin, dass zuerst die Realisierung des sogenannten Ypsilon-Astes des Herzstücks gesichert werden muss. Erst dann kann die Dimensionierung der Elsässerbahn überprüft werden.

Z. K. genommen.
Siehe folgende Ziff. 236.

Massnahme f) Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel-Waldshut-Schaffhausen

Der Bund nimmt das Interesse des Kantons an einer Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zur Kenntnis. Das Parlament hat sich gegen eine Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen von FABI entschieden. Der Bundesrat wurde mit den Postulaten 13.3415 und 13.3451 durch das Parlament beauftragt, erneut einen Angebotsausbau der Hochrheinstrecke zu prüfen und dem Parlament einen Bericht zu unterbreiten.

Z. K. genommen.

Massnahme h2): Haltestelle Morgartenring Solange zwischen den Bahnhöfen Basel SNCF und Basel St. Johann nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt die Realisierung einer Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher aus Sicht der SBB kritisch. Wenn der Ypsilon-Ast des Herzstücks realisiert wird, ist der Bau dieser Haltestelle aus marktwirtschaftlicher Sicht (Bedienungshäufigkeit) zu prüfen.

Berücksichtigt.
Siehe folgende Ziff. 236.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
221.	M 1.1 Schienenverkehr	Bund (UVEK; ARE) Anhang Bundesamt für Verkehr BAV	Die Einrichtung neuer S-Bahn-Haltestellen bedingt insbesondere auch eine Prüfung der bahnbetrieblichen Machbarkeit. So ist nachzuweisen, dass die betreffende Strecke über genügend Kapazitäten verfügt.	Z. K. genommen.
222.	M 1.1 Schienenverkehr	Bund (UVEK; ARE) Anhang Bundesamt für Verkehr BAV	Für die Schienenanbindung des Flughafens EuroAirport stehen mit dem Beschluss des Parlaments zu den HGV-Anschlüssen gesamthaft 25 Millionen Franken zur Verfügung. Aus Sicht des BAV ist das Projekt durch die französischen Institutionen voranzutreiben und massgeblich zu finanzieren. Auch von den Kantonen wird eine vermehrte Beteiligung an den Investitionskosten erwartet. Eine Aussage zur Mitfinanzierbarkeit des Betriebs kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gemacht werden.	Z. K. genommen.
223.	M 1.1 Schienenverkehr	Aargau, Kanton	M 1.1 f) Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel- Waldshut-Schaffhausen Die Fahrpläne der Hochrheinstrecke und des Unteren Aaretals sollen möglichst aufeinander abgestimmt werden.	Ist im Sinne aller NWCH-Kantone der Regio-S-Bahn Basel, kann aber nur in gemeinsamen Verhandlungen der Kantone und des Bundes (BAV) mit dem Land Baden-Württemberg erreicht werden.
			M 1.1 g) Herzstück Regio-S-Bahn: Trassesicherheit Eine Aufwertung der Regio-S-Bahn ist für die Erschliessung der Arbeitsplatzschwerpunkte im Fricktal wichtig (Kaiseraugst, Rheinfelden, Möhlin, Sisslerfeld).	Ist so vorgesehen.
224.	M 1.1 Schienenverkehr	Binningen, Gemeinde	1. Bahnanschluss an den EuroAirport Gemäss den aufgestellten Planungsgrundsätzen sollen die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte im Inland und im europäischen Ausland in attraktiver Weise per Bahn erreichbar sein. Wie im Objektblatt beschrieben, hat sich die Struktur der Kundschaft durch das Angebot an Billigfluglinien verändert und der Anteil der Freizeitreisen ist zunehmend. Zudem bestehe dank der guten TER-200-Verbindung ein hohes Potenzial für den Zubringerverkehr aus Strasbourg, da die Bedeutung des dortigen Flughafens mit der Eröffnung des TGV-Est deutlich abgenommen hat. Der Schienenanschluss wird somit vor allem nachfrageorientiert begründet. Die Gemeinde Binningen verfolgt die Entwicklung im regionalen Flugverkehr und deren negative Begleiterscheinungen mit grosser Sorge. Der Bahnanschluss steigert die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenze stossenden Flughäfen Zürich und Genf. Der Bahnanschluss wird als zusätzlicher Motor für die beabsichtigte massive Kapazitätssteigerung am EAP eingesetzt. Bereits in der Vernehmlassung des Bundes zum Objektblatt von SIL haben wir bemängelt, dass die Folgen dieser Politik nicht mittels strategischer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) überprüft worden sind. Trotz absehbaren Kapazitätsengpässen im Gesamtsystem <Flughafen Schweiz>) sollen dessen Attraktivität auch für Kurzstreckenflüge in Europa beibehalten werden. Damit wird die aus Nachhaltigkeitüberlegungen im konzeptionellen Teil des Sachplans Infrastruktur Luftver-	Nicht berücksichtigt. Der Regierungsrat hat anlässlich des Nachbargesprächs mit der Gemeinde sein begründetes Interesse an der Schienenanbindung dargelegt. Die Zielsetzung aus Sicht Basel-Stadt ist insbesondere eine weitere Verlagerung von Verkehr der Fluggäste, Besucher und Beschäftigten aus dem gesamten trinationalen Einzugsbereich auf den ÖV, dies auch zur Stärkung des Flughafenstandortes. Die Planungen zeigen zudem, dass mit einer Bahnanbindung und einer Bedienung mit Durchmesserlinien der Regio-S-Bahn selbst bei den bereits hohen Modal Split-Werten der Schweizer Fluggäste noch eine Steigerung im Vergleich zur derzeitigen Busbedienung zu erzielen ist.
				Bereits in seiner Stellungnahme zum SIL hat der Kanton zudem erneut verdeutlicht, dass er keine Veränderung der Aufgabenteilung zwischen den Flughäfen Zürich und Basel akzeptieren wird. Das

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

kehr (SIL) verlangte Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge unterlaufen. Der Bahnanschluss des EAP wird folglich die Attraktivität des Luftverkehrs und nicht des Bahnverkehrs steigern.

Abgesehen von diesen Widersprüchlichkeiten weckt die Festlegung eines Bahnanschlusses auch für den Fernverkehr weitere Befürchtungen der Anwohnenden bezüglich der künftigen Entwicklung. Beispielsweise könnten ohne erweitertes Nachtflugverbot Nachtflüge nach 23.00 Uhr bzw. vor 06.00 Uhr, die seit 2011 in Zürich verboten sind, Aufnahme im zukünftigen Flugplan des EAP finden. Zudem schafft der Bahnanschluss auch die Voraussetzung für die von Frankreich geplante Verlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel. Es ist zu befürchten, dass über eine halbe bis eine Million oder gar noch mehr Passagiere und entsprechend mehr Flüge generiert werden. Der Bahnanschluss wird zudem für die zahlreichen Mitarbeitenden des EuroAirport, welche überwiegend aus Frankreich kommen, keine Verlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr bewirken.

Aus diesen Gründen lehnen wir einen Bahnanschluss an den Euroairport grundsätzlich ab, weil er zu einer massiv erhöhten Umweltbelastung führt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die Stellungnahme des Gemeindeverbands Flugverkehr (vgl. beiliegende Medienmitteilung). Aus unserer Sicht soll der steigenden Nachfrage für Freizeitreisen im Billigflugsegment nicht nachgegeben werden und der Flugverkehr diesbezüglich angebotsorientiert betrieben werden. Für Fluggäste aus der Schweiz genügt aus unserer Sicht die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7V, Minutentakt vollständig, sie ist mit einem Bahnanschluss kaum verbesserungsfähig und der Bustakt könnte bei Bedarf problemlos erhöht werden.

Beilage: Medienmitteilung des Gemeindeverbands Flugverkehr zum Bahnanschluss des EuroAirport

Gemeindeverbund Flugverkehr der Gemeinden Aesch, Allschwil, Ariesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Lauwil, Oberwil, Reigoldswil, Reinach und Schönenbuch

Bahnanschluss EuroAirport

Sachgerechte Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert

Der Gemeindeverbund Flugverkehr hat an die Adresse des EuroAirports Basel-Mulhouse und der französischen Behörden eine offizielle Stellungnahme zum Bahnanschluss-Projekt des EuroAirports eingegeben, Auch nach der Publikation des Projektdossiers bleiben viele Fragen zum Projekt ungeklärt, Besonders störend ist, dass die Auswirkungen auf die Anzahl Flugbewegungen nicht sachgerecht betrachtet werden, Der Gemeindeverbund fordert deshalb eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bahnanschluss und zu den Konsequenzen auf den Flugbetrieb und den Fluglärm in den angrenzenden Gemeinden

Kantonsinteresse liegt daher auch klar in einer Anbindung durch den Regionalverkehr und nicht durch (Schweizer) Fernzüge, wofür derzeit kein Rollmaterial existiert. Die aktuellen Planungen sehen zurzeit nur einen Ausbau des Flughafenbahnhofs (Anzahl und Länge Bahnsteige und Gleise) für Regionalzüge vor.

Die Bedenken der Gemeinde betreffend Ausweitung des Flugverkehrs am EuroAirport durch den Schienenanschluss sind zwar verständlich, aber alle bisherigen Modellberechnungen zeigen, dass die Schienenanbindung auf die Zahl der Fluggäste nur geringe Auswirkungen hat und nicht zu einer Ausweitung des Einzugsbereichs führt. Der lineare Zusammenhang zwischen Bahnanbindung und steigender Anzahl der Flugbewegungen und insbesondere der Zunahme der Lärmbelastung wird zwar behauptet ist aber nicht belegt.

Viele Details zum Bahnanschluss sind, zumindest für die Öffentlichkeit, unbekannt oder werden verdeckt gehalten. Daran hat auch das im Mai 2012 publizierte Projektdossier nicht viel geändert. Es ist die Rede davon, zugunsten der Umwelt den öffentlichen Verkehr zu fördern und damit den Anteil der Passagiere und der Mitarbeiterschaft, welche mit dem Zug anreisen, zu erhöhen. Nebst dieser heuchlerischen Darstellung wird angeführt, dass der EuroAirport EAP mit dem Bahnanschluss' seine Wettbewerbsfähigkeit verbessern will. Konkret werden im Projektdossier 10'000 neue, direkte Arbeitsplätze angekündigt. Gleichzeitig soll der Bahnanschluss lediglich zu 170'000 zusätzlichen Passagieren pro Jahr führen. Diese Darstellung ist, auch angesichts der Investitionen von geschätzten 250 Millionen Franken, äusserst unglaubwürdig. Zum Fluglärm äussert sich der EAP dahingehend, dass der Bahnanschluss [Zitat] "vermutlich keine signifikante Erhöhung der Anzahl an Flügen" mit sich bringt.

Der Gemeindeverbund Flugverkehr GVF kann diese Einschätzung nicht teilen und akzeptiert auch nicht, dass sich die Projektverfasser lediglich auf Vermutungen abstützen. Er hat deshalb bei den Projektverfassern, dem EAP und der RFF (Reseau ferre de France), wie auch bei der Commission Nationale du debat public, eine offizielle Stellungnahme zum Projekt eingegeben. Darin bemängelt der GVF, dass das Verfahren zur Genehmigung des Bahnanschlusses unvollständig dargestellt ist und es ungeklärt bleibt, in welcher Weise die Schweizer Gemeinden in das Verfahren einbezogen werden. Er fordert deshalb die Durchführung einer "debat public" unter Einbezug und Mitwirkung der Schweizer Gemeinden. Konkret auf das Bahnprojekt bezogen verlangt der GVF, dass die Auswirkungen des Bahnanschlusses auf das Wachstum des Flughafens Basel-Mulhouse und die Auswirkungen dieses Wachstums auf die Wohnqualität und die Entwicklungsfähigkeit der Gemeinden des GVF zu untersuchen sind. Ausserdem seien Massnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen darzulegen und verbindlich festzulegen. Hierzu gehören die Ausdehnung der Nachtflugsperre auf 22 bis 7 Uhr wie auch weitere Beschränkungen des Flugbetriebs, um die Bevölkerung vor einer ausufernden Lärmbelästigung zu schützen. Für den GVF ist es unzulässig, dass für das Bahnanschlussprojekt des EAP keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt wird. Im Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991 (Espoo-Abkommen) ist klar geregelt, dass für Vorhaben, die wahrscheinlich erhebliche grenzüberschreitende nachteilige Auswirkungen zur Folge haben, Umweltverträglichkeitsprüfungen mit entsprechenden Dokumentationen zu erstellen sind. Der GVF fordert deshalb, dass eine solche UVP nachgeholt wird, welche insbesondere die Auswirkungen auf den Fluglärm sachgerecht und nachvollziehbar darlegt.

Da das Projekt unter französischer Federführung läuft, befürchtet der GVF, dass die Schweizer Gemeinden nur ungenügend in das Projekt einbezogen werden und nicht gebührend rechtliches Gehör erhalten. Der GVF hat sich deshalb auch direkt an den

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

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			Schweizerischen Bundesrat gewandt, um von den Bundesbehörden deren Unterstützung zu erhalten, um auf dem vorgesehenen zwischenstaatlichen Weg die Anliegen und Anträge in Frankreich zu vertreten. Auch die Regierungsvertreter der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Verwaltungsrat des EAP wurden angeschrieben, um die Interessen der Gemeinden zu schützen und entsprechend ihre Einflussmöglichkeiten auf das Bahnanschlussprojekt wahrzunehmen.	
225.	M 1.1 Schienenverkehr	Bundeseisenbahnvermögen D	Eingangs teilen wir der Klarstellung halber mit, dass diesseits nichts gegen die organisatorische Zusammenfassung der bislang getrennt geführten Objektblätter Schienenverkehr spricht. Unsere unmittelbar folgenden Anmerkungen beziehen sich also auf den <i>Textteil M 1.1</i> . Wir schliessen jedoch weitere Ausführungen zu anderen Objektblättern an.	Z. K. genommen.
			Von den örtlichen Festlegungen gemäss Aufzählung Seiten 126/127 betreffen diejenigen nach Buchstaben a) bis d) sowie h2) ausschliesslich die SBB-eigene Infrastruktur, so dass wir darauf nicht eingehen. Mit dem Koordinationsstand zu den Buchstaben e) und f) sowie h3) und i) sind wir einverstanden. Der Koordinationsstände zu g) und h1) betreffen vom Grundeigentum die SBB, wirken sich aber vorhersehbar zwingend auf die Infrastruktur des Bundeseisenbahnvermögens aus.	Z. K. genommen. Sachlage ist dem Kanton bewusst.
			<i>Zu Buchst. e - Vierspurausbau Karlsruhe - Basel:</i> Der vorgesehene letzte Satz bringt die wechselseitigen Abhängigkeiten nicht klar zum Ausdruck und verwendet zwei Begriffe, von denen einer unzutreffend ist und dessen zweiter sonst keine Verwendung findet (<< ... der auf dem Gebiet des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs geplante Containerterminal ... »). Zunächst besteht der Badische Rangierbahnhof in seinem äusseren Gebietsumfang weiterhin und wird sich durch den Vierspurausbau um seine neue Gruppe F betrieblich wieder vergrössern. Des Weiteren ist nach unserem Verständnis mit "geplantem Containerterminal" das in den Objektblättern M 5.1 und M 6.1 mit dem auch von SBB Cargo und SRH benutzten Arbeitstitel "Terminal Basel Nord" geplante trimodale Containerterminal Schiff-Bahn-Strasse gemeint. Einheitliche Begrifflichkeiten der verschiedenen Objektblätter sind im Interesse einer besseren Verständlichkeit sicher wünschenswert, auch wenn der fortgeschriebene Richtplan für sich selbst nur behördenverbindlich sein wird. Immerhin bestehen wechselseitige Abhängigkeiten auch zu dem bereits seit Jahren in Betrieb befindlichen DB-Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein, dessen südseitige Gleisanbindung zwar bestandskräftig plangenehmigt ist, die aber baulich mit dem Vierspurausbau hätte erfolgen sollen. Aus diesen Gründen empfehlen wir dringend, den Schlusssatz wie folgt zu fassen: <i>Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Containerterminals Basel Nord (vgl. Objektblätter M 5.1 und M 6.1) geboten als auch die Schlussetappe für den bestehenden Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein für dessen südseitige Gleisanbindung zu berücksichtigen.</i>	Berücksichtigt. <u>„Vom Ausbau ist vor allem auch der auf dem Gebiet des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs geplante Containerterminal betroffen. Beim Ausbau ist eine Koordination sowohl mit dem Projekt eines trimodalen Containerterminals Basel Nord (vgl. Objektblätter M 5.1 und M 6.1) geboten als auch die Schlussetappe für den bestehenden Umschlagbahnhof Basel-Weil am Rhein für dessen südseitige Gleisanbindung zu berücksichtigen.“</u>

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

Zu Buchst. f - Elektrifizierung Hochrheinstraße:
Keine Anregung zum Detailtext.

Z. K. genommen.

Zu Buchst. g - Herzstück:

Zum Detailtext wird angeregt, eine Ergänzung in der Aufzählung des vorletzten Satzes vorzunehmen, dass offensichtlich auch gewisse Abstellkapazitäten rechtsrheinisch benötigt werden, die sich nach Grundeigentumsstand beim BEV befinden werden.

Berücksichtigt:

„Nach der Freigabe der Mittel laufen vertiefte Abklärungen zum Angebot, Betrieb, zur definitiven Linienführung, Trasseesicherung, zu den Bahnhofsanschlüssen inkl. Abstellkapazitäten, Lage der Haltestellen, zu Stadtentwicklung, Finanzierung, Organisation etc.“

Zu Buchst. h1 - neue Haltestelle Solitude / Wettstein:

Es kann nach momentanem Wissensstand nur vorsorglich darauf hingewiesen werden, dass diese Örtlichkeit kaum zu dem mit dem Bau von Mutterspur einerseits, der SBB-eigenen zweiten Rheinbrücke andererseits geschaffenen Gleisplan in Basel Bad Bf und - 3 - der Eisenbahnbrücke über die Grenzacherstrasse kompatibel und ohne erhebliche Eingriffe, die mit jenen des Herzstücks koordiniert werden müssen, schwerlich realisierbar scheint. Gegen die textliche Quintessenz, die Machbarkeit und eine Kosten/Nutzen-Untersuchung zu prüfen, besteht kein Bedenken.

Z. K. genommen.

Zu Buchst. h3 - neue Haltestelle Stettenfeld:

Wir bitten ergänzend aufzunehmen, dass die Realisierbarkeit ganz wesentlich von einer vorgängigen Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden abhängt, und allenfalls Staatsverträge des Zoll- und Grenzwesens geändert werden müssen.

Berücksichtigt:

Satz ergänzen:

„Die definitive Lage (...) hängt von der künftigen Nutzung des Stettenfelds durch die Gemeinde Riehen ab. Zudem braucht es die Zustimmung der Zoll- und Grenzpolizeibehörden sowie evtl. Anpassungen an den entsprechenden Staatsverträgen.“

Zu Buchst. i - Doppelspurausbau Riehen - Lörrach:

Für einen minutengenauen Viertelstundentakt selbst bis und mit Riehen ist die vorhandene Infrastruktur der Wiesentalbahn nicht nachweislich geeignet; es bedarf schon hierfür näherer Untersuchungen. Je nach genauer Verkehrszeit mag für einen Viertelstundentakt eine Doppelspurinsel zwischen Riehen Niederholz und Riehen oder eine Überleitung der talwärts fahrenden S-Bahnen auf das Hochrheingleis von Grenzach auf Höhe der Verzweigung auskömmlich sein, um diesen zu gewährleisten. Hiervon und auch in Abhängigkeit der Fahrzeitverlängerung, die das Projekt Stettenfeld mit sich bringt, ergibt sich erst, ob es einer, allenfalls zweiten, Doppelspurinsel zwischen Riehen und Lörrach-Stetten bedarf. Wir bitten daher unbedingt, die örtliche Bezeichnung "Riehen - Lörrach" durch den allgemeinen Begriff "Wiesentalbahn" zu ersetzen und kein verbales Präjudiz auf genau eine Doppelspurinsel durch alleinigen Gebrauch des Singulars zu schaffen.

Berücksichtigt:

i) Doppelspur-Ausbau Wiesentalbahn Riehen-Lörrach

„...braucht es allenfalls ~~eine Doppelspurinsel~~ Doppelspurausbauten im Bereich Basel-Lörrach, vor allem dann, wenn eine Zugkreuzung... Für den genauen Standort der Doppelspurinsel Ausbauten sind vertiefte Untersuchungen notwendig.“

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
226.	M 1.1 Schienenverkehr	ECE - Stücki Shoppingcenters Basel	<p>Wir bitten Sie bei der Revision des Richtplans Basel-Stadt das folgende Anliegen aufzunehmen:</p> <p><i>Die Erschliessung von Klybeck/Kleinhüningen mittels einer S-Bahn auf den heute von der Hafentbahn genutzten Gleisanlagen.</i> Naheliegend ist eine Linienführung dieser Hafent-S-Bahn ab Bahnhof SBB - Breite - Solitude - Badischer Bahnhof - Klybeck/Kleinhüningen.</p> <p>Für Anbindung und Erschliessung der geplanten Klybeckinsel sowie für die heutigen Nutzer und Besucher von Klybeck/Kleinhüningen (Stücki, Chemie, Pharma, Hafengebiete) ist die Hafent-S-Bahn ideal. Die Hafent-S-Bahn ist umweltfreundlich, leistungsfähig, kostengünstig und rasch umsetzbar. Sie ist eine Ergänzung zum S-Bahn Herzstück, keine Konkurrenz. Weitere Überlegungen zu Nutzen und Machbarkeit der Hafent-S-Bahn finden sie in der Beilage.</p> <p><i>Beilage...</i> <i>Überlegungen zu einer Hafent-S-Bahn</i></p> <p><i>Nutzen und Bedarf:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Stadtentwicklung:</i> In den kommenden Jahren werden am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel Wohnraum und Arbeitsplätze für je 3500 Menschen entstehen. Die Erschliessung ist für die nachhaltige Entwicklung des Gebiets zentral. - <i>Wirtschaftsraum Basel-Nord hat schon heute Bedarf:</i> Die zahlreichen Arbeitsplätze in den Gebieten Klybeck, Kleinhüningen, Hafent und Stücki sind schon heute mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen. - Ein Ausbau der Erschliessungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr wird kontrovers sein. Eine Erschliessung per Tram wird die Nachfrage nach ÖV-Angeboten nicht decken können. <p><i>Machbarkeit und Kosten:</i> <i>Entwicklung von Hafent und Hafentbahn:</i> Mit dem geplanten Hafentbecken 3 werden die heutigen Gleisanlagen der Hafentbahn deutlich weniger genutzt. Geringe Anpassungen machen die Trassen für den Personenverkehr nutzbar.</p> <p><i>Ergänzung zum S-Bahn Herzstück:</i> Eine Hafent-S-Bahn ist keine Konkurrenz zum S-Bahn Herzstück, sondern vielmehr eine kostengünstige Ergänzung dazu. Da bestehende Trassen genutzt werden können, ist die Hafent-S-Bahn <i>innert weniger Jahre realisierbar</i>. Die Kosten werden einen <i>Bruchteil der Kosten</i> des S-Bahn Herzstücks betragen.</p> <p><i>Tramerschliessung allein reicht nicht:</i> Eine Erschliessung mit neu gebauten Tramlinien wird erfahrungsgemäss deutlich</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Begründung: Die Hafent-S-Bahn müsste aus der Hafent- und Stadtentwicklung abgeleitet werden können und kompatibel sein zu den bahnbetrieblichen Anforderungen im Zusammenhang mit der Hafentbahn. Zum heutigen Zeitpunkt ist allerdings das Potenzial nicht nur in betrieblicher und räumlicher Hinsicht ungewiss (das wird sich erst im Rahmen der künftigen Hafent- und Stadtentwicklungen durch Studien erweisen müssen), sondern auch und insbesondere die Nachfrage für eine solche S-Bahn-Verbindung ist mittel- bis langfristig sehr gering, allenfalls lediglich in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) gegeben. Gerade in der HVZ stehen für die vorhandenen Schienenkapazitäten im Bahnhof SBB und über die Rheinbrücke andere Angebotsausbauten mit bedeutend grösserer Nachfrage im Vordergrund. (Durchbindungen der deutschen S-Bahnäste an den Bahnhof SBB).</p>

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
			<p>mehr Zeit in Anspruch nehmen. Tramanschlüsse allein werden der Nachfrage nach ÖV-Angeboten auch nicht gerecht, insbesondere was den Bedarf der Pendler an die Anbindung an den Bahnhof SBB angeht. Eine Abstimmung neuer Tramlinien mit der Hafens-Bahn und eine Anbindung des Tramnetzes an die Hafens-Bahn sind aber sicher sinnvoll.</p> <p>Vorbehalte technischer Art - etwa was das "Abkreuzen" im Badischen Bahnhof betrifft - werden mit technischen Massnahmen aus der Welt geräumt werden können.</p>		
227.	M 1.1	Schienenverkehr	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>b. S. 126 <i>„Die Planungen zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel sind so zu vertiefen, dass bald ein Vorprojekt ausgearbeitet werden kann. Dabei soll auch die Variante-Y (St. Johann-Zentrum) miteinbezogen werden.“</i></p> <p>a) Eine Schienenanbindung für den Flughafen EuroAirport darf nur in Verbindung mit P&R am Flughafen zur Verbesserung des Modalsplits im Pendelverkehr angestrebt werden (vgl. b).</p> <p>b) Strecke Basel SNCF – St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn Basel über Herzstück mit Variante-Y.“</p> <p>(Erläuterungen zu den Anträgen: Wenn ein Schienenanschluss EAP geplant wird, dann muss dieser mit grossem P&R für französische Pendlerinnen ausgestattet sein (lausiger Modalsplit). Und dies macht nur dann Sinn, wenn nicht die bestehende <i>Elsässerbahn</i> auf vier Spuren ausgebaut wird, sondern Y-Variante <i>Herzstück</i>.</p> <p>Entsprechend muss Text S. 127 a) und S. 128 b) angepasst werden.</p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Die Variante Y (Seitenast Marktplatz – St. Johann) ist im Richtplan unter Massnahmen als Option genannt. Demzufolge ist sie miteinbezogen.</p> <p>Für P+R-Standorte im frz. Teil der Agglomeration Basel entlang der Schienenstrecke Mulhouse – Basel bieten sich deutlich günstigere Standorte als das beschränkte und für flughafennahe Nutzungen vorgesehene Gelände des EAP an. So enthält das Agglomerationsprogramm Basel 2.Generation ein P+R-Parkhaus an der ÖV-Drehscheibe Saint Louis Bahnhof vor. Dieses Projekt kann zudem (zeitlich und inhaltlich) unabhängig vom Schienenanschluss EAP realisiert werden.</p> <p>Für einen Ausbau auf 4 Gleise können verschiedene Faktoren (TGV, TER 200, S-Bahn, Güterzüge) ursächlich werden. Der Ausbau erfolgt in Abstimmung mit dem Herzstück, damit beinhaltet die bestehende Formulierung genügend Spielraum für verschiedene Optionen.</p> <p>Siehe Ausführungen zuvor.</p>

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
228.	M 1.1 Schienenverkehr	Handelskammer beider Basel HKBB	<p>Aussage im Richtplan Örtliche Festlegung h) Neue S-Bahn Haltestellen H1) Solitude / Wettstein</p> <p>Bemerkung: Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Festsetzung einer neuen Haltestelle Solitude, welche insbesondere für die Roche von grosser Bedeutung ist und gegenüber einer Tramverlängerung deutlich bevorzugt wird.</p> <p>► S-Bahnhaltestelle Solitude forcieren, damit die Erreichbarkeit mit dem öV zeitnah mit der Eröffnung des Rocheturms sichergestellt werden kann.</p>	Z. K. genommen.
229.	M 1.1 Schienenverkehr	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	<p>M 4.1 Euroairport (S. 127): Das Kosten-Nutzenverhältnis einer Schienenanbindung ist zu prüfen, da nur ca. 2/3 der PAX aus der Schweiz stammen. Eine Vorgabe zum Modal-Split beim ÖV wie beim Flughafen Zürich erscheint hier sinnvoller.</p>	<p>Die Prüfung des Kosten-Nutzenverhältnisses und die Prüfung der Modal-Split-Wirkung der Bahnanbindung des EuroAirports sind Bestandteile der Planung und wurde in den bereits abgeschlossenen Vor- und Variantenstudien vergleichend für alle Varianten einer landseitigen Bedienung vorgenommen, differenziert für die unterschiedlichen Nutzergruppen aus den drei Ländern. Hierbei wies das Projekt des Bahnanschlusses die besten Werte auf. Stand der Planung siehe: http://www.eapbyrail.org/de eingesehen werden.</p>
			<p>Die weiteren Massnahmen zum Schienenverkehr (S. 128-130) sind zu begrüssen.</p>	Z. K. genommen.
230.	M 1.1 Schienenverkehr	Kistler Laurenz	<p>Eingabe 1 Zwei internationale Durchmesserlinien in Basel</p> <p>Für den Personen-Fernverkehr aus Deutschland kann von Weil a. R. über die Nordwestseite des Bad. Bahnhofs und eine neue Dreirosenbrücke parallel zur Autobahnbrücke und dem Bahnhof st. Johann bis zum Bahnhof Basel SBB eine internationale Durchmesserlinie geschaffen werden.</p> <p>In umgekehrter Richtung ermöglicht diese neue Bahnstrecke eine internationale Durchmesserlinie für den Güterverkehr aus Frankreich von St. Louis über den Bahnhof st. Johann und die neue Dreirosen-Bahnbrücke zum Bad. Bahnhof.</p> <p>Die notwendigen Massnahmen sind im Wesentlichen:</p> <p>Reaktivierung des teilweise vier- und teilweise sechsspürigen Geleisebogens von Weil a. R. zur Nordwestseite des Bad. Bahnhofs und die Weiterführung dieses Bogens über die Schwarzwald-Autobahn und tangential zur Erlenmatte (ehemaliges DB-Areal) unter dem Autobahn-Viaduktbogen hindurch Richtung Wiese und in der</p>	<p>Die Vorschläge sind nicht neu, und die Frage einer künftigen Bedienung Basels durch den Fernverkehr D-CH bzw. zum Standort des zentralen Fernverkehrsbahnhofs in Basel ist bereits mehrfach untersucht worden, zuletzt 2010 im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Basel. Das Ergebnis der Untersuchungen geht aus Kap. 5.3 im Schlussbericht vom 31. März 2013 hervor. Fazit: an beiden Fernbahnhöfen wird weiterhin festgehalten, wobei Basel SBB der Zentralbahnhof bleiben wird. Ein Abhänger des Bad. Bf. vom Fernverkehr wird von deutscher Seite strikt abgelehnt, da er ein wichtiger Umsteigeknoten für den innerdeutschen Verkehr (Wiesental, Hochrhein) bleibt.</p> <p>Was die vorgeschlagene Güterumfahrung F-CH betrifft, so verfolgt der Kanton BS dieses Anliegen</p>

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

Maurerstrasse unter Terrain diagonal unter Horburgpark und Klybeckstrasse zur Dreirosenanlage, über eine neue Dreirosen-Bahnbrücke, parallel zur Autobahn den Rhein überquerend und unter Terrain in Volta matte, Elsässerstrasse und Coop-Areal, über Terrain in grossem Bogen das Areal des Bahnhofs St. Johann querend um in die Geländestufe des Wasenbodens hineinzuführen und unter Terrain den Kannenfeldpark diagonal zu queren und in die bestehende Tunnellinie der Elsässerstrecke einzumünden und so den Bahnhof Basel SBB zu erreichen.

Die bestehende Elsässerlinie genügt modernen Tunnel und bahntechnischen Anforderungen nicht mehr. Ihre Erneuerung kann so in Einem mit der Schaffung der internationalen Durchmesserlinie Weil a. R. bis Bahnhof Basel SBB erfolgen.

Das Ganze bedingt eine Neuorganisation der vier Basler Bahnhöfe. Eine solche steht in Basel angesichts künftiger neuer S-Bahnstrecken- und Linien sowieso an. Während die Areale von Bad. Bahnhof und Bahnhof St. Johann grosse Ausbau- und Kapazitätsreserven aufweisen, sind die Bahnhöfe Basel SBB und SN CF überlastet.

Durch den Wegfall der doppelspurigen Elsässer-Güterbahnlinie in den Bahnhöfen Basel SBB und SNCF im Rahmen dieser Eingabe und den Wegfall des Tramdoppelspurtrasses auf dem Geleiseviadukt Münchensteinerstrasse bis Bahnhof Basel SBB im Rahmen meiner Eingabe 2 stehen diese beiden Bereiche zusätzlich für den Personenverkehr der SBB und des S-Bahnnetzes zur Verfügung.

längerfristig. In Frage kommt allerdings eine grossräumige Umfahrung z.B. über eine Spange Ober- rhein Mulhouse – Müllheim, kaum jedoch innerhalb der Agglomeration Basel. Inwiefern eine tief liegende Spange in Basel Nord topografisch für den (schwereren) Güterverkehr geeignet zu sein scheint, lässt sich anhand des Vorschlags nicht überprüfen.

231. **M 1.1 Schienenverkehr****Kistler Laurenz**

Eingabe 2 Vier S-Bahnstrecken im Raum Basel

Mit den aktuellen Grossbauten, den Bauvorhaben und angekündigten Projekt-Ideen bewegt sich Basel auf neue Dimensionen zu. Dies fordert die Mobilitätsstruktur in noch grösserer Masse heraus als bisher. Immer mehr Menschen wollen zu bestimmten Hauptzeiten zuverlässig, sicher und schnell vom öffentlichen Verkehr befördert werden.

Die Unternehmen, die Messe Basel, die Institute, Spitäler aber auch kulturelle Einrichtungen sind darauf angewiesen und verlassen sich darauf, dass zehntausende von Menschen an ihre Arbeitsplätze und Ziele gelangen. Die Einwohnerinnen im Raum Basel wollen auch während den Stosszeiten und in nächster Nähe zum Wohnort abgeholt werden.

Basel bedarf über die bestehenden Regio-S-Bahnlinien hinaus vier neuer S-Bahnstrecken, welche die Wohnorte *direkt* mit den Arbeitsorten verbinden.

Konkret geht es um folgende drei Strecken und eine Linie:

S-Bahn Basel SBB, Birsigtal und Birseck. Diese S-Bahnstrecke kann ab Basel über das Viadukttrasse der Tramlinien 10 und 11, welche gemäss Eingabe 4 in die Nau-

Auch hier sind viele Ideen schon ein- oder mehrmals untersucht und verworfen worden (u.a. Lösungen wie Stadt-, Hafen- oder Tiefbahn). Zu den Vorschlägen gilt es generell zwischen den Funktionen einer S-Bahn und eines Trams zu unterscheiden: Grob- und Mittelverteiler bzw. Feinverteiler. Gerade letzteres wird die S-Bahn niemals erfüllen können (u.a. im Stadtbereich, Leimen- und Birstal). Aus diesem Grund wird es auch nicht möglich sein, dass eine S-Bahn gewisse Abschnitte von Tramtrassen mitbenutzt, allein schon wegen der Spurweiten-Differenz von 435 mm, was sich auch auf die Kurvenradien auswirkt (auch mit drei Schienen).

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

enstrasse verlegt werden, über die Münchensteinerbrücke und die Münchensteinerstrasse in die Reinacherstrasse und über die Bruderholzstrasse/Bruderholzspital nach Bottmingen, Oberwil, Biel-Benken, Therwil, Aesch, Reinach, Münchenstein, St. Jakob/Muttenz, Breite/Birsfelden und Bad. Bahnhof führen.

Grundsätzlich ist die Frage, ob diese S-Bahn einspurig, mit Ausweichspuren, genügen kann. Wie der genaue Streckenverlauf zu bestimmen ist, ist bei Grundsätzlichem Interesse sicher von den betroffenen Gemeinden selber zu bestimmen und auszuhandeln.

Im Birseck kann sich eine eingehauste Lösung entlang der Autobahn und ab Münchenstein entlang der Birs als zweckmässig erweisen. Die Bahngleise verlaufen dann in einem bepflanzten Geländewall und beeinträchtigen die geschützte Pflanzen- und Tierwelt nicht. Der Geländewall kann ebenfalls zum Hochwasserschutz beitragen.

S-Bahn Kleinbasel. Bad. Bahnhof, Rankhof (BVB-Areal) * , unterirdisch in Grenzachstrasse, Peter Rot Strasse, Riehenring, über Terrain im Bereich Autobahn-Viadukt einmündend in die neue internationale Durchmesserstrecke Weil a. R. bis Bahnhof Basel SBB.

Die Linien der S-Bahnstrecke Kleinbasel können über Basel St. Johann bis Bahnhof Basel SBB/SNCF geführt werden.

* Über eine kreisartige Verteilungsplattform auf dem Rankhofareal werden die bestehenden Regio-S-Bahnlinien und diejenigen der neuen S-Bahnstrecken ihrer Bestimmung gemäss verteilt.

S-Bahn Rheinhafen. Bad. Bahnhof, Dreiländereck, Klybeckinsel, über Abzweigung neue Dreirosen-Bahnbrücke, Voltamatte, Basel St. Johann, Allschwil, Binningen zum Bahnhof Basel SBB/SNCF.

Beigelegte Karten siehe Änderung & Mitwirkung / Anpassung 2012 / Beilagen <http://cms.intranet.bs.ch/author/richtplan/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012.html>

232.	M 1.1 Schienenverkehr	Lörrach, Stadt	Zu den Objektblättern sei angemerkt, dass auf der Strecke der Wiesentalbahn noch zu prüfen ist, an welcher Stelle für den Viertelstundentakt Doppelspurabschnitte vorzusehen sind und wo mögliche zusätzliche Wende- und Abstellgleise angelegt werden müssen. Hier wird noch Handlungsbedarf mit der DB AG und mit dem Land Baden-Württemberg (NVBW) gesehen.	Siehe Ziff. 225 zu Buchst. i.
------	------------------------------	-----------------------	--	-------------------------------

Auch müsste grenzüberschreitend ein Finanzierungsmodell für die Betriebskosten der zusätzlichen Zugfahrten entwickelt und vereinbart werden.

Arbeiten sind im Rahmen Agglomerationsprogramm aufgenommen

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Die weitere Untersuchung des S-Bahn-Haltepunktes "Am Zoll Lörrach/Riehen" wird sehr begrüßt.	Z. K. genommen.	
		(Wir lesen) den Richtplan so, dass der eingezeichnete Standort im weiteren Planungsverlauf noch angepasst werden kann. Ein Standort etwas weiter nördlich, auf der Höhe des Zollweges auf deutscher Seite, würde unserer Auffassung nach die Funktion der S-Bahn-Haltestelle (Umsteigebeziehung zur Tram und zu den Buslinien) insgesamt besser gewährleisten.	Z. K. genommen.	
233.	M 1.1 Schienenverkehr	Novartis	Die Anpassungen im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere im Bereich Klybeck, erachten wir als Schritt in die richtige Richtung.	Z. K. genommen.
		Nach wie vor nicht einverstanden sind wir mit der Linienführung der S-Bahn. Mit den bereits getroffenen Entscheidungen zur Variante "Herzstück", die für uns zu wenig visionär ist, wird der Nordteil der Stadt massiv vernachlässigt. Die städtebauliche Entwicklung wird in den nächsten Jahrzehnten aus unserer Sicht klar im Nordteil der Stadt Basel erfolgen.	Nicht berücksichtigt. Begründung siehe Ziff. 103, Buchst. g	
		Die neuen Entwicklungsgebiete müssen zwingend an ein leistungsfähiges, regionales OeV-Netz angeschlossen werden. Ohne diese Massnahme dürfte eine Umverteilung des Individualverkehrs auf das OeV-Netz kaum stattfinden. Wir halten daher an unseren Aussagen zum Thema der zukünftigen S-Bahn "Herzstück" und deren Linienführung fest.		
		Weiter erlauben wir uns den Hinweis, dass wir in diesem Zusammenhang die Aussage der WiK (Wirtschaft in Kleinhüningen) zur Implementierung der Hafenbahn als Zusatzangebot zur zukünftigen S-Bahn unterstützen (siehe WiK).	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 226.	
234.	M 1.1 Schienenverkehr	Pro Natura	Das Schienennetz dient nicht nur dem Personen- und Güterverkehr, sondern die Gleisanlagen sind auch wichtige Lebensräume und Wanderkorridore für Trockenheit liebende Tier- und Pflanzenarten. Bahnanlagen haben anerkanntermassen einen sehr hohen naturschützerischen Wert. Nahezu alle Bahnanlagen sind im Kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgeführt. Auf die Wichtigkeit der Bahnanlagen für den Naturschutz weist auch der Richtplan wiederholt hin.	Berücksichtigt. Formulierung unter den Massnahmen: <u>„Die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen.“</u>
		Massnahmen /Details zu den örtlichen Festlegungen Im Kapitel M 1.1 werden die Abstimmungen mit dem Naturschutz nicht konsequent gefordert. Nur bei der Hochrheinstrecke (Planungsgrundsatz 3) und der Bahnlinie Basel-SNCF-St. Johann (Massnahme b) wird auf Naturschutzanliegen aufmerksam gemacht. Die Berücksichtigung des Naturschutzes ist aber auch bei den folgenden Massnahmen in den Richtplantext aufzunehmen: Bahnhof SBB Pratteln über Wolf (c), Ausbau Abschnitt Badischer Bahnhof bis Landesgrenze auf vier Gleise (e), Haltestellen Morgarten und Stettenfeld sowie der Doppelspur Ausbau Riehen-Lörrach (1).		

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

In Anbetracht der sehr wichtigen naturschützerischen Bedeutung von Bahnanlagen und mögliche Konflikte mit fast allen der aufgeführten Massnahmen beantragen wir, dass die Beachtung der Naturschutzanliegen als eine allgemeine Planungsgrundlage aufgenommen wird.

235.	M 1.1 Schienenverkehr	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	<p>... begrüßen wir ausdrücklich die Aufnahme der „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ in den Richtplan (Kapitel M1.1). Für den Regionalverband Hochrhein-Bodensee stellt die trinationale Regio-S-Bahn im Raum Basel ein herausragendes Erfolgsmodell grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs dar. Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke ist eines der Schlüsselprojekte in den Agglomerationsprogrammen Basel und Schaffhausen. Am Hochrhein stellt sie einen notwendigen Lückenschluss des südbadischen Netzes dar. In der Agglomeration Basel schafft sie die Voraussetzung für eine vollständige Einbindung in das Netz der Regio-S-Bahn und ist damit unverzichtbar für die Mobilität tausender deutscher Grenzgänger und für die Standortgunst des ganzen grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums.</p> <p>Weitere Anmerkungen werden zu den Anpassungen nicht vorgetragen.</p> <p>Abschließend weisen wir darauf hin, dass wir eine Nutzung der Hochrheinstrecke für Güterzüge des Nord-Süd-Verkehrs auch weiterhin ablehnen (Planungsgrundsatz 3 des Kapitels M1.1., S. 126)...</p>	Z. K. genommen.
236.	M 1.1 Schienenverkehr	SBB	<p>Seiten 126 - 130, örtliche Festlegungen, Massnahmen: Die Massnahmen korrespondieren mit dem Rahmenplan SBB für den Knoten Basel. Sie sind detailliert beschrieben. Es gilt zu beachten, dass die Massnahmen in Etappen, basiert auf konkreten Angebotskonzepten, realisiert werden. Die planerische Freiheit für die stufenweise Realisierung muss garantiert bleiben. <i>Wir beantragen, die Formulierung diesbezüglich zu überprüfen bzw. anzupassen</i></p> <p>Seite 127, Massnahme a), Schienenanbindung Flughafen EuroAirport: Im Vordergrund steht die Bedienung des Flughafens EuroAirport durch die TER-200-Verbindungen und die Regio-S-Bahn Basel. Eine Bedienung durch den schweizerischen Fernverkehr ist eine langfristige Absicht des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und ist nicht Gegenstand der langfristigen Angebotsplanung im Raum Nordwestschweiz. Diese Absicht setzt einen massiven Ausbau der Streckenkapazität voraus (z. B 4-Spurausbau der Elsässerbahn, Ypsilon-Ast Herzstück, Anpassung der Elektrifizierung) voraus. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i></p>	<p>Wird soweit sinnvoll wie folgt berücksichtigt:</p> <p>a) Schienenanbindung Flughafen EuroAirport In Frankreich besteht dank Belfort und Mulhouse. Ergänzung wie folgt: <u>Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt steht die Bedienung des Flughafens EuroAirport durch die TER 200 und die Regio-S-Bahn Basel im Vordergrund. Eine Bedienung auch durch den schweizerischen Fernverkehr ist zwar eine langfristige Absicht gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aber nicht Gegenstand der langfristigen Angebotsplanung im Raum Nordwestschweiz. Andernfalls wäre zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit ein massiver Infrastrukturausbau nötig (z. B Vierspurausbau der Elsässerbahn, Ypsilon-Ast</u></p>

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

Herzstück, Anpassung der Stromversorgung SNCF/SBB).

Seite 128, Massnahme b), Elsässerbahn: Die im Rahmenplan Basel definierte Interessenlinie umfasst den 4-Spurausbau der Elsässerbahn Basel SNCF - Basel St. Johann inklusive West kopf Basel SBB und Haltestelle Morgartenring. Wenn die Realisierung des sogenannten Ypsilon-Astes des Herzstücks gesichert ist, kann dannzumal die Dimensionierung der Elsässerbahn überprüft werden. Die Formulierung " ... Schnellzügen aus der Schweiz zum EAP ... " ist zu streichen (siehe auch Bemerkungen zu Massnahme a), Seite 127). *Wir bitten um entsprechende Ergänzung / Korrektur des Textes.*

b) Strecke Basel-SNCF - St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn Basel

Umformulierung wie folgt:

„Die im Rahmenplan der SBB (unter d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen) definierte Interessenlinie umfasst den 4-Gleisausbau der Elsässerbahn Basel SNCF – Basel St. Johann inklusive den Ausbau des Westkopfs Basel SBB und eine Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring. Die Option eines solchen Ausbaus ist zu sichern; sie könnte erforderlich werden, um die Kapazität infolge der Überlagerung von TGV, TER 200, S-Bahn und Güterzügen zu erhöhen. Jedoch ist der Ausbau auf mehrere Gleise mit erheblichen Eingriffen in die Wohn- und Erholungsgebiete (Zolli) verbunden. Deshalb ist er mit dem geplanten Regio-S-Bahn Herzstück (Variante Y) abzustimmen; die Belange des Naturschutzes sind unter der Bedingung, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur gewährleistet bleibt, zu berücksichtigen. Erst wenn die Realisierung des Ypsilon-Astes des Herzstücks gesichert ist, kann die Dimensionierung der Elsässerbahn überprüft werden.“

d) Ausbau Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof SBB

Neufassung wie folgt:

„Gemäss revidiertem Rahmenplan der SBB (vom 31.03.2013) sind als Voraussetzung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Bahnhof SBB im Ost- und Westkopf sowie auf der Südseite zusätzliche Gleise und Perronanlagen inklusive neue Perronzugänge erforderlich. Im selben Rahmen sind die Peter Merian- und Margarethenbrücke inklusive deren Zufahrtsstrassen sowie die Tram- und Bushaltestellen an die künftigen Anforderungen anzupassen. Die vorgesehenen Massnahmen sollen etappenweise, abgestimmt auf die geplanten Angebotsverbesserungen im Fernverkehr wie

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

auf der Regio-S-Bahn und auf die verfügbaren Mittel im künftigen Bahninfrastrukturfonds, realisiert werden. Eine erste Etappe ist im Ausschritt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms von FABI vorgesehen. Das Regio-S-Bahn Herzstück soll primär oberirdisch an die dannzumal erweiterten Perronanlagen und langfristig mit einem neuen Tiefbahnhof angebunden werden.“

Seite 129, Massnahme h1), Haltestelle Solitude/Wettstein: Die Haltestelle liegt auf deutschen Schienen netz. Für die bauliche Machbarkeit ist DB Netz AG, für die bahnbetriebliche Machbarkeit ist SBB Infrastruktur einzubeziehen. *Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.*

h1) Solitude/Wettstein

Ergänzung wie folgt:

„Das Potenzial ist... überprüft werden. Da der Standort dieser Haltestelle auf dem Areal des deutschen Schienennetzes liegt, sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG und SBB Infrastruktur) für die Machbarkeitsuntersuchungen einzubeziehen.“

Seite 130, Massnahme h2), Haltestelle Morgartenring: Solange zwischen Basel SNCF und Basel St. Johann nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt die Realisierung einer Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Wenn der Ypsilon- Ast des Herzstücks realisiert wird, ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) zu hinterfragen. *Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.*

h2) Morgarten

Ergänzung wie folgt:

„Die S-Bahn-Haltestelle Morgarten würde ..., Direktverbindungen in die Nordwestschweiz). Solange zwischen Basel SNCF und Basel St. Johann nur zwei Gleise vorhanden sind, schränkt eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring die Streckenkapazität ein und ist daher kritisch. Im Hinblick auf eine allfällige Realisierung des Ypsilon-Asts des Herzstücks ist der Bau dieser Haltestelle aus Marktsicht (Bedienungshäufigkeit) neu zu prüfen.“

237. **M 1.1 Schienenverkehr** **Stadtteilsekretariat Basel-West** „5. Die Planungen zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel sind so zu vertiefen, dass bald ein Vorprojekt ausgearbeitet werden kann“.

Frage: Bis wann soll ein Vorprojekt vorliegen?

Die Vorstudien zum Herzstück Regio-S-Bahn sind abgeschlossen. Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sind nachgewiesen. Der nächste Schritt - das Vorprojekt - kann vorbehältlich der Kreditgenehmigungen durch die Parlamente BS und BL angegangen werden. Entsprechende Parlamentsvorlagen werden ausgearbeitet.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag**Stellungnahme****a) Schienenanbindung Flughafen EuroAirport**

„...Aus diesen Gründen ist ein etappenweiser Schienenanschluss des Flughafens mittelfristig unerlässlich. Die Planungen sind 2010 wieder aufgenommen worden.“

1. Frage: Es ist unklar, wie und wo die Schienen vom Flughafen zum bestehenden Schienennetz verlaufen sollen.

1. Lage und Verlauf der nach dem Bahnhof Saint-Louis von der Strecke Basel - Mulhouse abzweigenden Trasse lassen sich aus den Unterlagen entnehmen: Konzeptkarten und Richtplangesamtkarte.

2. Unklar ist auch, wer das plant.

2. Projektträger des Bahnanschlusses sind der EAP und RFF als frz. Eisenbahninfrastrukturbetreiber ergänzt um die Region Alsace als Aufgabenträger = Besteller des Regionalverkehrs im Elsass. (Voraussichtliche Finanziers gibt es aber noch weitere/andere)

Aktuelle Informationen der Projektträger siehe unter: <http://www.eapbyrail.org/de>

h2) Morgarten

„Die S-Bahn-Haltestelle Morgarten würde im Einschnitt der Strecke von Bahnhof SBB nach Saint-Louis – Mulhouse erstellt (Situation vergleichbar mit der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz). Im Einzugsbereich der Haltestelle (innerhalb eines Umkreises von 1 km) besteht ein relativ hohes Potenzial an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Umsteigebeziehungen mit sehr kurzen Wegen wären zur Tramlinie 6 (Verbesserung der Anbindung von Allschwil an den Bahnhof SBB) und zur Busringlinie 36 möglich. Voraussetzung für eine S-Bahn-Haltestelle Morgarten ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im 1/4 h-Takt, Direktverbindungen in die Nordwestschweiz).“

Die aufgeworfenen Fragen sind nicht Bestandteil des Richtplans. Sie werden in späteren Projektphasen (Vorprojekt, Betriebskonzept) überprüft und festgelegt.

1. Fragen: Nähere Informationen zur Grösse und Lage dieser Station?

Siehe zuvor.

2. Kann der Fahrplan beim Morgartenring überhaupt eingehalten werden? Bis wann sind die Voraussetzungen abgeklärt?

Siehe zuvor.

238. M 1.1 Schienenverkehr

VCS beider Basel

Planungsgrundsatz Pkt. 5 unterstützen wir explizit.

Z. K. genommen.

Planungsgrundsatz Pkt. 6, Ergänzung:
Dabei soll die Variante-Y (St. Johann - Zentrum) miteinbezogen werden.

Nicht berücksichtigt.

Begründung siehe Ziff. 103, Buchst. g

Örtliche Festlegung a) Schienenanbindung Flughafen EuroAirport lehnen wir ab, wenn nicht gleichzeitig verbindliche Rahmenbedingungen festgelegt werden.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ausführungen unter Ziff. 224.

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

Plafonierung der Flugbewegungen auf aktuellem Stand

Verlängerung der Nachtflugsperrre von 22h bis 07h

Ein Schienenanschluss ohne diese Rahmenbedingungen begünstigt die Verlagerung von Flugverkehr von Strasbourg und vom überlasteten Flughafen Zürich. Letzteres wird durch den Sachplan Infrastruktur Luftverkehr des Bundes explizit angestrebt. Mit "etappenweiser Schienenanschluss" kann nur ein späteres "Upgrading" der Regionalschienschiessung zu einem Vollanschluss für den Fernverkehr verstanden werden. Während der aktuelle Richtplan dies noch explizit formuliert, ist die vorliegende Änderung vager, lässt sich aber identisch interpretieren.

Aktuell geltende Fassung:

Sehr interessiert an dieser Verbesserung ist auch der EuroAirport selber, da der direkte Anschluss an die Eisenbahn als erheblicher Standortvorteil gegenüber anderen Flughäfen gewertet wird. Aus diesen Gründen ist ein Vollanschluss des Flughafens mittelfristig unerlässlich. Kurz- bis mittelfristig sind kostengünstige Übergangslösungen in Betracht zu ziehen, die einen Vollausbau unterstützen. (S. 146)

Örtliche Festlegung b) Strecke Basel-SNCF - St. Johann.

Wir sind irritiert, dass dieser von uns unterstützte Ausbau auf 4 Gleise doch möglich sein soll. Im Variantenvergleich Herzstück vs. Variante Nord oder Ringbahn wurde uns gegenüber u.a. argumentiert, ein solcher Ausbau sei technisch unrealistisch. Wir befürworten den Ausbau insbesondere zur Realisierung der S-Bahn Haltestelle Morgartenring, unabhängig von einer allfälligen Realisierung des Herzstück.

Die "Irritation" rührt vermutlich von einem Missverständnis her. Im Variantenvergleich zum Herzstück ist ein Viergleisenausbau der Elsässerbahn nie als eine technisch unrealistische Massnahme bezeichnet worden, sondern als eine sehr teure (insbesondere, was den Ausbau der beiden Tunnel betrifft). Die Massnahme ist deshalb auch nur als Option, die es zu sichern gilt, im Richtplan aufgeführt. Ein effektiver Ausbau ist mit dem Herzstück abzustimmen.

Örtliche Festlegung f) Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Die Elektrifizierung der Teilstrecke Schaffhausen - Erzingen ist bereits im Bau. Die Festlegung kann sich auf die Strecke Basel - Waldshut - Erzingen (-Schaffhausen) beschränken.

Berücksichtigt.
„Die Hochrheinstrecke ist auf dem Abschnitt Basel Badischer Bahnhof - Waldshut - Erzingen ~~Schaffhausen~~ heute nicht elektrifiziert. Die Elektrifizierung des Abschnittes Schaffhausen – Erzingen wurde 2013 abgeschlossen...“

Örtliche Festlegung g) Herzstück Regio-S-Bahn Basel. Die Trasseesicherung muss die Variante Y umfassen.

Nicht berücksichtigt.
Siehe Ziff. 103, Buchst. g

Die übrigen Örtlichen Festlegungen unterstützen wir unter der Voraussetzung, dass dabei die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs optimal berücksichtigt werden. Die neuen S-Bahn- Haltestellen sollen zwingend attraktive Bike&Ride-Anlagen integrieren.

Ist so vorgesehen
Siehe Ziff. 162/9.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
239.	M 1.1 Schienenverkehr	WiK – Wirtschaft in Kleinhüningen	Nicht berücksichtigt. Begründung siehe Ziff. 226.
		Wir bitten Sie bei der Revision des Richtplans Basel-Stadt das folgende Anliegen aufzunehmen:	
		<i>Die Erschliessung von Klybeck I Kleinhüningen mittels einer S-Bahn auf den heute von der Hafengebiete genutzten Gleisanlagen.</i> Naheliegender ist eine Linienführung dieser Hafengebiete-S-Bahn ab Bahnhof SBB - Breite - Solitude - Badischer Bahnhof - Klybeck I Kleinhüningen.	
		Für Anbindung und Erschliessung der geplanten Klybeckinsel sowie für die heutigen Nutzer und Besucher von Klybeck I Kleinhüningen (Stücki, Chemie, Pharma, Hafengebiete) ist die Hafengebiete-S-Bahn ideal. Die Hafengebiete-S-Bahn ist umweltfreundlich, leistungsfähig, kostengünstig und rasch umsetzbar. Sie ist eine Ergänzung zum S-Bahn Herzstück, keine Konkurrenz. Weitere Überlegungen zu Nutzen und Machbarkeit der Hafengebiete-S-Bahn finden sie in der Beilage.	
		Die vorliegende Eingabe erfolgt <i>im Namen der Wirtschaft in Kleinhüningen (WiK)</i> . Die WiK ist eine Gruppe von Firmen und Organisationen mit Bezug zu Kleinhüningen. Die WiK besteht seit den 1980er Jahren und trifft sich regelmässig.	
		Die folgenden Firmen und Organisationen sind Mitglieder der WiK: <i>BASF, Basler Zeitung AG, Burckhardt AG, Densa Immobilien AG, GRISARD-Gruppe, Huntsman, Nestle SA, Novartis Pharma AG, Rhenus Alpina, Schweizer Rheinhäfen, Stücki, SPS (Swiss Prime Site AG).</i>	
		<i>Beilage zur Eingabe der WiK im Mitwirkungsverfahren zur Revision des Richtplans BS</i>	
		<i>Überlegungen zu einer Hafengebiete-S-Bahn</i>	
		<i>Nutzen und Bedarf:</i>	
		<i>Stadtentwicklung:</i> In den kommenden Jahren werden am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel Wohnraum und Arbeitsplätze für je 3500 Menschen entstehen. Die Erschliessung ist für die nachhaltige Entwicklung des Gebiets zentral.	
		<i>Wirtschaftsraum Basel-Nord hat schon heute Bedarf:</i> Die zahlreichen Arbeitsplätze in den Gebieten Klybeck, Kleinhüningen, Hafen und Stücki sind schon heute mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen.	
		Ein Ausbau der Erschliessungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr wird kontrovers sein. Eine Erschliessung per Tram wird die Nachfrage nach ÖV-Angeboten nicht decken können.	
		<i>Machbarkeit und Kosten:</i>	

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

Entwicklung von Hafen und Hafenbahn: Mit dem geplanten Hafenbecken 3 werden die heutigen Gleisanlagen der Hafenbahn deutlich weniger genutzt. Geringe Anpassungen machen die Trassen für den Personenverkehr nutzbar.

Ergänzung zum S-Bahn Herzstück: Eine Hafen-S-Bahn ist keine Konkurrenz zum S-Bahn Herzstück, sondern vielmehr eine kostengünstige Ergänzung dazu. Da bestehende Trassen genutzt werden können, ist die Hafen-S-Bahn *innert weniger Jahre realisierbar*. Die Kosten werden einen *Bruchteil der Kosten* des S-Bahn Herzstücks betragen.

Tramerschliessung allein reicht nicht: Eine Erschiessung mit neu gebauten Tramlinien wird erfahrungsgemäss deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen. Tramanschlüsse allein werden der Nachfrage nach ÖV-Angeboten auch nicht gerecht, insbesondere was den Bedarf der Pendler an die Anbindung an den Bahnhof SBB angeht. Eine Abstimmung neuer Tramlinien mit der Hafen-S-Bahn und eine Anbindung des Tramnetzes an die Hafen-S-Bahn sind aber sicher sinnvoll.

Vorbehalte technischer Art - etwa was das "Abkreuzen" im Badischen Bahnhof betrifft - werden mit technischen Massnahmen aus der Welt geräumt werden können.

240.	M 1.2 Tram	Bund (UVEK; ARE)	Das bereits heute sehr gut ausgebaute Tramnetz der Agglomeration Basel soll optimiert und weiter ausgebaut werden. Die Koordinationsstände entsprechen nach Ansicht des BAV dem Stand der Planung.	Z. K. genommen.
241.	M 1.2 Tram	Basel-Landschaft, Kanton	Die Vorhaben Tramverlängerung Allschwil-Letten sowie die Tramverbindung Dreispitz bis Motorfahrzeugkontrollstelle sind grenzüberschreitende Vorhaben. Diese sind zwingend mit dem Kanton Basel-Landschaft zu koordinieren, was im Richtplantext zum Ausdruck kommen sollte.	Berücksichtigt. Projekt a3): „Diese Tramstrecke kann später weiter verlängert werden. <u>Das Vorhaben wird in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet</u> “. Projekt b2): „Diese neue Tramstrecke...und dem Gesamtverkehrskonzept Dreispitz zu schaffen. <u>Das Vorhaben wird gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet</u> . Die neue Strecke zwischen ...“
			In diesem Kapitel fehlt zudem ein kantonsübergreifendes Vorhaben, welches im KRIP BL als Vororientierung enthalten ist: "Tramtunnel Bruderholz". Das Projekt ist zwar in der Tramnetz 2020 Studie nicht aufgeführt, doch ist das Projekt von Seite BL noch nicht beschrieben worden. Es ist zudem auch ein Vorhaben, das in der ELBA-Studie durch mehrere Planungsbüros als zweckmässig betrachtet wurde, weshalb wir Sie bitten, das Vorhaben im Richtplan aufzunehmen.	Nicht berücksichtigt. Begründung: Tramtunnel Bruderholz ist in Tramnetz 2020 nicht enthalten. Die Spitalplanung Bruderholz ist zudem sistiert. Der mittelfristige Bedarf für einen Tramtunnel Bruderholz ist somit nicht gegeben. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Idee deshalb nicht reif für eine Aufnahme in den Richtplan.

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

				Bei entsprechenden Planungen ist eine Aufnahme des Vorhabens in den Richtplan BS zu einem späteren Zeitpunkt jedoch denkbar.
242.	M 1.2 Tram	Basta!	Wir bemängeln, dass das Objektblatt nur unvollständig aktualisiert wurde. Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 19.9.2012 einen Gegenvorschlag zur Traminitiative verabschiedet. Aufgrund dieses Beschlusses wurde die Traminitiative zurückgezogen. Die Tramverbindung Bahnhof SBB - Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Bad. Bahnhof wurde im Richtplan allerdings nicht berücksichtigt. Es ist aus unserer Sicht zwingend, dass das "Tram 30" im Objektblatt M1.2 Richtplan eingearbeitet wird!	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.
243.	M 1.2 Tram	Dorfverein Pro Kleinhüningen,	<p>M 1.3 Tram, Seite 154</p> <p>d) Tramstrecke Erlenmatt - Stück i Areal - Kleinhüningen (langfristige Trassesicherung)</p> <p>Dieser Abschnitt ist aus dem Richtplan <i>heraus zu streichen</i> und dies mit folgender Begründung:</p> <p>Die Bewohner von Kleinhüningen haben nach der nun über vierjährigen, sich schleppend dahin ziehenden Bauphase für die Tram 8, genug von Tramlinienbauten. Deshalb wollen wir keine neue Tramlinie, nicht durch die Hochbergerstrasse und schon gar nicht entlang des Flusses Wiese. Für eine solche Verbindung von der Erlenmatt nach Kleinhüningen ist überhaupt kein Bedarf vorhanden.</p> <p>Das "Stücki-Shopping" ist mit dem 36er Bus bestens erschlossen. Das Erlenmatt Areal soll bekanntlich ein eigenes Einkaufszentrum erhalten und da ist schwer anzunehmen, dass die dortigen Bewohner für ihre Tageseinkäufe mit dem Tram in das "Stücki-Shopping" fahren werden. Zudem verfügt die "Erlenmatt" bereits über eine Haltestelle für den 36er Bus.</p> <p>Der eigentliche Grund, weshalb die Stadt diese Tramlinie bauen will, ist die Weiterführung über den Rhein nach Hüningen im Elsass. Ein solch unmögliches Projekt, kann nicht wieder auf dem Buckel der Kleinhüninger umgesetzt werden zumal es bessere Lösungen gibt.</p> <p>Am 8. Juni 2012, hat der Dorfverein Pro Kleinhüningen beim Baudepartement Basel-Stadt nachstehenden Antrag, eingereicht:</p> <p>„Die Mitglieder des Dorfvereins Pro Kleinhüningen unterstützen die Eingabe ihres Vorstandes an das Bau- und Verkehrsdepartement. Die Linienführung einer neuen Tramverbindung von der Erlenmatt über Kleinhüningen nach Hüningen im Elsass, soll über die bereits bestehenden Geleise durch die Brombacher- Horburg und Kly-</p>	<p>Die Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen ist Bestandteil des vom Grossen Rat am 19.9.2012 beschlossenen Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes und entspricht zudem dem Auftrag des Grossen Rats, welcher durch das Parlament in einem separaten Planungsantrag verfasst wurde. Der Regierungsrat ist an diesen Beschluss gebunden. Bei der weiteren Planung des Projekts werden die Anliegen des Quartiers soweit möglich berücksichtigt.</p> <p>Im aktuellen Stand der Planungen für die Hafen- und Stadtentwicklung sind sowohl die Tramstrecke Bad. Bhf. – Hafen – Frankreich als auch die vom Dorfverein geforderte Längsverbindung in Nord-Süd-Richtung enthalten. Sie erfüllen im Tramnetz Basel völlig unterschiedliche Ziele und sollen deshalb möglichst beide weiterverfolgt werden.</p>

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

beckstrasse geführt werden. Die Weiterführung dieser Traminie erfolgt durch den Bau eines neuen Trasseabschnitts ab der Kleinhüningerstrasse zum Altrheinweg und über eine Brücke zum oberen Teil der geplanten Rheininsel. Mit dieser Variante kann die Insel in ihrer gesamten Länge durch den ÖV erschlossen und mit einer Brücke am unteren Ende der Insel, nach Hüningen geführt werden.

Diese effiziente und kostengünstigere Lösung umfährt den äusserst problematischen Verkehrsknotenpunkt "Wiesekreisel" und verhindert den massiven Eingriff in die kürzlich definierte Natur- und Landschaftsschutzzone entlang der "Wiese". Die Familiengärten können somit auch bestehen bleiben.“

d) Tramstrecke Erlenmatt - Stücki Areal - Kleinhüningen

Die Bauarbeiten für diese überflüssige Traminie würde zudem im Umfeld der neu erstellten Gärtnerstrassenbrücke wieder zu Verkehrsbehinderungen führen, verbunden mit einer erneuten massiven Beeinträchtigung unseres Lebensraumes.

Eine Frage ist in diesem Zusammenhang nach wie vor nicht beantwortet. Wie soll diese Tram wieder zurückgeführt werden. Eine Tramschleife auf dem Hochbergerplatz ist unmöglich und auch nicht gewollt. Blicke nur eine Rückführung über die "alte" Kleinhüningerstrassenbrücke - welche auch neu zu bauen wäre - und mit einem dritten Geleise in Gegenrichtung durch den Wiesendamm zurück über die Gärtnerstrassenbrücke wieder in die Hochbergerstrasse.

Fazit: Ein unsinniges und teures Tramprojekt auf Kosten unserer Dorfbewohner welches abzulehnen ist!

Georges Böhler Dorfverein Pro Kleinhüningen, Präsident Kleinhüningen

244.	M 1.2 Tram	Grüne Partei Basel-Stadt	Tramstrecke Margarethenstich: „Zur schnelleren Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB wird die Verbindung von der Haltestelle Dorenbach der Traminie 10 über den Margarethenstich zur Haltestelle Margarethen (Linie 2) geschaffen. Dieses Vorhaben ist mit dem Nationalstrassenvorhaben Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundoldingen koordiniert.“	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
			c. S. 136 Der Plan muss gemäss Grossratsbeschluss zu Tramnetz 2020 aktualisiert werden.	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.
245.	M 1.2 Tram	Guillaume André	Der vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt im September 2012 genehmigte Richtplan "Tram netz 2020" umfasst auch eine neue Tramverbindung vom Klein- ins Grossbasel entlang der Achse Feldbergstrasse - Johanniterbrücke (- Petersgraben - Heuwaageviadukt) - Bahnhof SBB (Arbeitstitel "Tram 30"), wie sie die 2010 einge-	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.

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

reichte kantonale Traminitiative gefordert hat.

Es wurde bereits verschiedentlich auf die grossen Vorteile, welche Tram 30 sowohl den betroffenen Quartieren als auch der ganzen Agglomeration bringen kann, hingewiesen: die dringend nötige Kapazitätserhöhung und Beschleunigung des ÖV, die höhere Attraktivität des Trams gegenüber überfüllten und im Stau steckender Busse, die zuverlässige Erschliessung von Bahnhöfen, Spitälern und Universität, mit dem Trambau verbundene sinnvolle Verkehrsberuhigungsmassnahmen in heute vom Individualverkehr stark belasteten Strassenzügen, mehr Raum und Sicherheit für Fussgänger und Zweiradfahrer, massive Schadstoffreduzierung, Steigerung der Wohnqualität, Aufwertung der Feldbergstrasse als "urbanes Subzentrum", Entlastung der Innerstadtachse etc.). Somit ist Tram 30 integraler und unverzichtbarer Bestandteil von Tramnetz 2020. Folglich ist Tram 30 bei öffentlichen Publikationen, Stellungnahmen und abklärenden Studien zu dessen Realisierbarkeit etc. auch entsprechend gleichwertig zu behandeln. Ebenso muss die Frage der Priorisierung resp. des Zeitpunktes der Verwirklichung dieses für die Stadtentwicklung wichtigen Projektes sachneutral und ohne Voreingenommenheit geprüft werden. Es soll grundsätzlich eine möglichst rasche Realisierung angestrebt werden, wie das von der Initiative verlangt wurde.

Basel hat seine einst führende Stellung im schweizerischen ÖV-Städtevergleich infolge langjähriger Stagnation und "Ausruhen auf den U-Abo-Lorbeeren" verloren und ist ins Mittelfeld abgerutscht. Diese Entwicklung gilt es umzukehren. Die von Volk und Regierung beschlossene Reduktion des MIV um zehn Prozent ist nur zu erreichen, wenn, nebst andern Massnahmen, das ÖV-Angebot insgesamt attraktiver wird. Dazu gehören gute, rasche und möglichst umsteigefreie Verbindungen, die gute Erreichbarkeit aller publikumsintensiver Orte, eine hohe Zuverlässigkeit, ein den Bedürfnissen entsprechendes Platz- und Fahrplanangebot, modernes, leises und komfortables Rollmaterial, eine insgesamt benutzerfreundliche Infrastruktur und ein transparentes Tarifsysteem. Die rasche und konsequente Umsetzung der im Tramnetz 2020 enthaltenen Erweiterungen resp. Verbesserungen werden, zusammen mit den oben erwähnten Massnahmen mithelfen den öffentlichen Nahverkehr in unserer Agglomeration die ihm gebührende Stellung zurückzugeben. Basel definiert sich als Tramstadt. Das Projekt Tram 30 kommt diesen Zielen weitgehend entgegen.

246.	M 1.2 Tram	Handelskammer beider Basel HKBB	Aussage im Richtplan Örtliche Festlegung e) Tram Roche	Das Tram Roche ist im Gesamtzusammenhang von Tramnetz 2020 zu betrachten. Die geplante Tramstrecke Roche erlaubt künftig eine direkte Tramverbindung Bhf. SBB – Roche – Bad. Bhf. – Novartis – Bhf. St. Johann. Kurzfristig wird das Busangebot ausgebaut, um der Nachfrage gerecht zu werden.
			Bemerkung: Die Roche ist auf eine gute Anbindung angewiesen und daher wird die Initiative begrüsst die Erreichbarkeit zu verbessern. Allerdings könnte ein Busbetrieb viel einfacher aufgenommen werden als ein Trambetrieb und die Akzeptanz im Quartier wäre auch höher.	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
<i>- Bus-Variante wird gegenüber Tram-Variante bevorzugt.</i>				
247.	M 1.2 Tram	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	<p>Ausdrücklich begrüssen wir die weitere Aufnahme der optionalen Tramverlängerungen in Allschwil und des Polyfelds in Muttenz im Sinne einer nachhaltigen Trassensichererung.</p> <p>Sowohl in der öffentlichen Festsetzung als auch in den Massnahmen a)-l) fehlt das Tramtrasse über die Johanniterbrücke, im Text (S. 118f" S. 133-135) wie im Aggloprogramm (S. 119), obwohl diese vom Grossen Rat genehmigt worden ist.</p> <p>Die Tramverbindung Dreispitz-St. Jakob im Objektplan (S. 136) ist zu begrüssen, jedoch ist das Kosten-Nutzenverhältnis im Detail zu prüfen genauso wie beim Objektblatt M 1.3 Linienschiff.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.</p> <p>Z. K. genommen.</p>
248.	M 1.2 Tram	Jaggi Marianne	<p><i>Tram 30: Vom Grossen Rat vorgegebenes Kernanliegen</i></p> <p><i>Die Tramverbindung Bahnhof SBB - Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Badischer Bahnhof (" Tram 30") Ist integral in die entsprechende Karte (sowie In allfällige weitere Karten) aufzunehmen, dies gemäss dem Beschluss des Grossen Rates vom 19.9. 2012.</i></p> <p>Die Feldbergstrasse ist eine schlecht durchlüftete Strassenschlucht mit hoher Verkehrsfrequenz, sowie zähflüssigem bis stockendem Kolonnenverkehr. Das Resultat trägt kaum zur Reduktion der Emissionen laut dem Luftreinhalteplan beider Basel bei. Das Tram 30 erlaubt eine Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner bei Lungenspezifischen Erkrankungen bei Kindern , Älteren und Velofahrern. Weiter bietet das Tram 30 gegenüber dem Linienbus den Vorteil einer effizienteren Beförderung. Es entwickelt weitgehend weniger Schadstoffe als ein Gas - oder mit Diesel betriebener "Gelenk"-Bus (trotz eingebautem Partikelfiltersystem).</p> <p><i>Weitere Anregungen:</i></p> <p>Die Förderung zum effizienteren Schutz des Veloverkehrs, z. Bsp. an der Einmündung Schanzenstrasse/Spitalstrasse, ist an dieser äusserst gefährlichen Stelle notwendig: Beim Einspuren ist kein Platz vorhanden zwischen dem Schwerverkehr und der Sicherheitslinie zur gegenüber liegenden Fahrbahn.</p> <p>Die Minimierung der Strassenverkehrsleistung von nur 10% ist nach dem heutigen Standard nicht zureichend.</p> <p>Ein guter Ausbau des Tramnetzes ist verkehrsfördernd und als oberste Priorität anzusehen. Das an die Schienen gebundene ÖV Netz ist einem Busbetrieb vorzu-</p>	<p>Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.</p> <p>Z. K. genommen.</p> <p>Die Erreichung von bis 10% ist bereits sehr anspruchsvoll. Eine weitergehende Reduktion, wie sie die Städteinitiative vorsah, wurde in einer Volksabstimmung verworfen.</p> <p>Z. K. genommen.</p>

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

		ziehen . Neue und moderne Tramstrecken sind aus verkehrstechnischen Gründen besser als Eigentrassee zu konzipieren.		
		Das Dreiländereck bietet einen idealen Rahmen für ein solches Unternehmen des ÖV mit flächendeckendem Ausmass. Es hilft Pendlern, Grenzgängern und Touristen schneller an das gewünschte Ziel zu gelangen : Diese werden selbstverständlich nur darauf zurückgreifen, wenn die Möglichkeit eines problemlosem Anschlusses besteht und gegenüber dem MIV Vorteile bietet (Tempo 30 Limit, kein Stau etc.).	Z. K. genommen.	
		Haltestellen sollen kundenfreundlich installiert und gut zugänglich sein. Erkennbar durch gute Ausschilderung sowie Sitzgelegenheiten welche einfacher zu planen sind beim Tram als beim Bus (siehe Haltestellen Johanniterbrücke und Feldbergstrasse, welche völlig fehlen).	Z. K. genommen.	
249.	M 1.2 Tram	Kistler Laurenz	<p>Eingabe 3 Freilegung des Grossbasler Stadtflusses Birsig durch Verlegung der Innenstadttramstrecke in die linksufrigen Birsigberge hinein</p> <p>Durch eine Verlegung der Innenstadttramstrecke zwischen Fischmarkt und Barfüsserplatz unter die Birsigberge und weiter unter dem Kohlenberg hindurch bis Steinengraben und Heuwaage kann der Stadtfluss Birsig wieder offengelegt werden. Barfüsserplatz, Falknerstrasse, der untere Teil der Gerbergasse, Marktplatz und Marktgasse werden dadurch frei von Tramlinien. Die Berglinie folgt dem Birsigverlauf und weist vier Haltestellen auf, die nahe den Innenstadtplätzen- Strassen und Gasen liegen. Die ganze Innenstadt von der Schiffflände bis zur Heuwaage wird sieben Haltestellen aufweisen: Schiffflände, Fischmarkt, Spalenberg/Heuberg, Gerbergasse/Gerbergässlein, Kohlenberg/Barfüsserplatz, Steinengraben und Heuwaage. Streckenverlauf (ab Mittlerer Brücke): Schiffflände-Blumenrain-Spiegelgasse-Fischmarkt in den Petersberg, Nadelberg, Spalenberg/Gemsberg, Unterer Heuberg/Leonhardsberg, Kohlenberg, Steinenschanze/Steinengraben, Lohweg/Wagdenhals, Heuwaage.</p> <p>Das Trennende einer rollenden, grün-gelben Tramwand entfällt und die Steinenvorstadt wirkt nicht mehr abgeschnitten von der übrigen Innenstadt.</p> <p>Die Birsig-Zudeckung im Innenstadt bereich ist möglicherweise die breiteste Flussbrücke Europas. Sie wurde vor über hundert Jahren für die Tramlinien durch die Innenstadt erstellt.</p> <p>Die Topographie der Grossbasler Innenstadt kennzeichnet sich durch sanft ansteigende Birsigufer, die sich dank ihrer Feingliedrigkeit für die Stadtbesiedlung eignen. Sie werden mit all den sympathischen Bergnamen bezeichnet, welche für die Grossbasler Innenstadt charakteristisch sind. Erst ein freigelegter Birsig wird der feingliedrigen Ufer-Topographie der Birsig-Berge gerecht werden und Grossbasel seinen lebendigen Wasserlauf, an dem es gewachsen ist, wieder zurückgeben.</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Damit die vorhandenen Ideen für den Ausbau des Tramnetzes in einer Gesamtschau und hinsichtlich ihrer Netzwirkung analysiert werden konnten, führten das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft gemeinsam einen Studienauftrag zur langfristigen Weiterentwicklung des Tramnetzes in der Region Basel durch. Daraus hervor ging das Netzdesign Tramnetz 2020, welches aufzeigt, wie das Tramnetz der Agglomeration Basel in 10-15 Jahren aussehen könnte.</p> <p>Der Grosse Rat hat daraufhin im Rahmen seiner Behandlung der Traminitiative im September 2012 einen Streckenplan beschlossen, der nebst den neuen Tramstrecken aus Tramnetz 2020 zusätzlich neue Tramstrecken in der Feldbergstrasse, über die Johanniterbrücke und über das Heuwaage-Viadukt enthält. Gleichzeitig hat er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Tramstreckenausbau nicht nur im Gesetz festgeschrieben, sondern mit der Rahmenausgabenbewilligung für zehn Jahre über 350 Mio. Franken auch dessen Finanzierung gesichert. Somit ist die Weiterentwicklung des Tramnetzes für die nächste Zukunft festgelegt.</p> <p>Der Vorschlag – die Verlegung der Tramstrecke</p>

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

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
			<p>Beigelegte Karten siehe Änderung & Mitwirkung / Anpassung 2012 / Beilagen http://cms.intranet.bs.ch/author/richtplan/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012.html</p>	<p>zwischen Fischmarkt und Heuwaage in die Birsigberge – steht quer zum vom Grossen Rat beschlossenen Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes. Eine Verlegung der Tramlinien in den Berg würde die Erschliessung der Innenstadt mit ÖV schwächen. Zudem ist die Finanzierung eines solchen Vorhabens nicht realistisch. Mit der Umsetzung von Tramnetz 2020 wird das angestrebte Ziel einer Reduktion der auf der Innenstadtstrecke verkehrenden Anzahl Tramkurse erreicht.</p>
250.	M 1.2 Tram	Kistler Laurenz	<p>Eingabe 4 Bahnhof-Metro SBB/SNCF und S-Bahnen</p> <p>Ziel einer Bahnhof-Metro ist es, alle grossen Tramlinien der BVB und der BLT direkt über die Bahnhöfe Basel SBB/SNCF, die Regio-S-Bahn und die S-Bahnhaltestellen zu führen.</p> <p>Beiliegende Skizze zeigt auf, wie dies zu erreichen ist: Fünf Tramstrecken führen über die Heuwaage, eine unter dem Aeschengraben hindurch und eine unter der Nauenstrasse hindurch zur Bahnhof-Metro.</p> <p>Über die Heuwaage führen bereits heute vier Strecken, bei der fünften handelt es sich um die neue Innenstadt-Bergstrecke. Die Heuwaage kann als Haltestellen-Bogen mit je einer Haltestelle pro Strecke ausgebaut werden, was das Umsteigen wesentlich erleichtert. Welche Strecken künftig von den bestehenden und neu hinzukommenden Tramlinien befahren werden, wird Aufgabe einer Routen- und Fahrplangestaltung sein. Diese ist dann auch massgebend für die Geleise-Organisation und die benutzerfreundliche Gestaltung der Metro-Haltestellen.</p> <p>Die Strecke Aeschenplatz bis Bahnhof-Metro wird zwischen Aeschenplatz und Elisabethen-Anlage unter Terrain tauchen. Die Strecke Münchensteinerbrücke bis Bahnhof-Metro wird in die Nauenstrasse verlegt, wo sie nach dem Postbahnhof unter Terrain verläuft.</p> <p>Der frei werdende Tramtrasseviadukt der Linien 10 und 11 kann für die S-Bahn Bahnhof Basel SBB-Birsigtal-Birseck genutzt werden. Diese S-Bahnstrecke ist Teil meiner Eingabe 2.</p> <p>Beigelegte Karten siehe Änderung & Mitwirkung / Anpassung 2012 / Beilagen http://cms.intranet.bs.ch/author/richtplan/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012.html</p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Vorschlag steht quer zum vom Grossen Rat beschlossenen Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes sowie zu den aktuellen Planungen zum Herzstück Regio-S-Bahn. Zudem ist die Finanzierung eines solchen Vorhabens nicht realistisch, das Kosten-Nutzen-Verhältnis tief.</p>

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
251.	M 1.2 Tram	Kistler Laurenz	<p>Ergänzungen zu Eingaben 3 und 4</p> <p>In Ergänzung meiner Eingaben vom 25. Januar 2013 sende ich Ihnen gerne das Folgende.</p> <p><i>Anregung zum kantonalen Richtplan Anpassung 2012, M 1.2 Tramstrecke über Johanniterbrücke:</i></p> <p>Zwecks einer zweiten Tramstreckenbindung der Bad. Bahnhofs ist es sinnvoll, die Tramstrecke über die Johanniterbrücke ab Musical-Theater auf der Maulbeerstrasse unter den Bahnhofsgeleisen hindurch und über die Egliseestrasse bis zur Riehenstrasse zu führen.</p> <p>Ferner ist zu beachten, dass eine Tram-Metro Basel Bahnhof SBB/SNCF (siehe meine Eingabe 4 vom 25. Januar 2013) es erlaubt, diese Strecke im Steinengraben vor dem Heuwaageviadukt über Steinenschanze/Auberg mit der Allschwilerstrecke zu vereinigen. Das Heuwaageviadukt bleibt dann tramfrei.</p> <p><i>Zu meinen Eingaben 3 und 4 vom 25. Januar 2013:</i> Zu deren Verdeutlichung reiche ich hiermit eine Planskizze mit vervollständigter Tramstrecke Basel-Stadt (mit Ausnahme des Teils Jakobsberg der Bruderholzstrecke) und mit den farbig angelegten vier Basler Flussläufen nach.</p> <p>Beigelegte Karten siehe Änderung & Mitwirkung / Anpassung 2012 / Beilagen http://cms.intranet.bs.ch/author/richtplan/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012.html</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Die Führung einer Tramstrecke durch die Erlenstrasse wurde vom Grossen Rat beschlossen – zwecks Erschliessung des neuen Erlenmatt-Quartiers. In der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 wurde diese Erschliessung allerdings verworfen.</p> <p>Über allfällige Änderungen des vom GR beschlossenen „Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes“ hat der Grosse Rat zu beschliessen</p>
252.	M 1.2 Tram	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	<p>Der MV Basel 1891 hat sich seinerzeit aus Gründen der gesteigerten Wohn- und Lebensqualität sowie der Verringerung der Lärmimmissionen und der Verbesserung der Luftqualität für den Erhalt des Trolleybus auf der Achse Johanniterbrücke - Feldbergstrasse ausgesprochen.</p> <p>Aus denselben Gründen begrüßen wir nun auch das vom Grossen Rat am 19.9.2012 beschlossene Gesamtprojekt «Tram». Dieses beinhaltet auch - bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen - verbindlich die Tramverbindung Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Johanniterbrücke – Feldbergstrasse – Bad. Bahnhof.</p> <p>Dass diese im Richtplan nicht berücksichtigt wurde, ist unverständlich und ein schwerer Fehler. Es ist aus unserer Sicht zwingend, dass das „Tram 30“ im Objektblatt M1.2 Richtplan mit der notwendigen Verbindlichkeit eingearbeitet wird, ausserdem in allen darauf direkt oder indirekt Bezug nehmenden weiteren Fundstellen.</p>	<p>Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.</p>
253.	M 1.2 Tram	Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	<p>Siehe Hinweise unter S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)</p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 103.</p>

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

254.	M 1.2 Tram	Pro Tram, Komitee	Vielen Dank für das frühere ausführliche erläuternde Gespräch und vielen Dank für die Möglichkeit, Anregungen und Bemerkungen einzubringen.	Z. K. genommen.
			Vorausschicken (möchten wir), dass wir uns nachfolgend ausschliesslich zu den Aspekten unter M1.2 ff äussern werden, was zugleich bedeuten soll, dass unsere Anregungen und Bemerkungen nicht abschliessend gemeint sind.	
			Das Komitee ProTram und sein mit ihm verbundenes Initiativkomitee «Traminitiative» sind ad hoc-Komitees, die aber breit abgestützt Politikerinnen und Politiker von Links bis Rechts repräsentieren sowie Fachleute und Engagierte im Bereich Wohnqualität / Lebensraum / Raumplanung / Verkehr / Technik.	
			So möchten wir daran erinnern, dass in den smartvote-Umfragen von 2008 und 2012 der Einsatz für ein Kernanliegen von uns, nämlich der Tramverbindung vom Bahnhof SBB über die Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof, jeweils eine Mehrheit zu Gunsten dieses «Tram 30» genannten Anliegens votiert haben. Dies gilt insbesondere auch für den Grossen Rat in seiner neuen Zusammensetzung für die Legislaturperiode 2013-2017.	
			Zur Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans möchten wir was folgt äussern:	
			<i>I. «Tram 30»</i>	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.
			1. Es ist unverständlich, dass diese Anpassung ein vom Grossen Rat verbindlich vorgegebenes Kernanliegen, nämlich die Tramverbindung zwischen den beiden grössten Bahnhöfen über das Heuwaageviadukt, die Johanniterbrücke und die Feldbergstrasse nicht berücksichtigt ist.	
			<i>Anregung 1: Die Tramverbindung Bahnhof SBB - Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Badischer Bahnhof (nachfolgend: «Tram 30») ist integral in die entsprechende Karte (sowie in allfällige weitere Karten) aufzunehmen, dies gemäss dem Beschluss des Grossen Rates vom 19.9.2012.</i>	
			2. Diese Route, nachfolgend in Anlehnung an die heutige und zu ersetzende Buslinie 30 «Tram 30» genannt, ist auch im Textbereich klarer hervorzuheben. Insbesondere sind unter «M 1.2» die Vorteile von «Tram 30» darzustellen. Dabei kann auf die Formulierungen und Argumentationshilfen unserer Traminitiative «Ja zum Basler Tram» zurückgegriffen werden, die wir hier gern nochmals beilegen.	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.
			<i>Anregung 2: Die Tramverbindung «Tram 30» ist im entsprechenden Text (sowie in alle weiteren darauf Bezug nehmenden Texte) mit ihren wesentlichen positiven Aspekten aufzunehmen und entsprechend darzustellen.</i>	

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

3. Die Argumente für «Tram 30», wie sie aus dem Initiativtext und den Argumentarien zur Traminitiative hervorgehen, sind im Wesentlichen: eine wirksame Entlastung der Innerstadt, die Anbindung des Universitätsspitals und des neuen Kinderspitals beider Basel, direkte Anschlüsse ans Regio-S-Bahnnetz, schnellere Verbindungen aus dem Unteren Kleinbasel zu den Bahnhöfen und Entlastung des Matthäus-Quartiers von zuviel Luftschadstoffen.

Die Überarbeitung des Objektblattes kommt auch den hier vorgebrachten Anliegen entgegen

Anregung 3: Die wesentlichen Argumente für die Tramverbindung «Tram 30» wie Anbindung von Spitälern und von Quartieren an die beiden Bahnhöfe sowie die Begrenzung der Luftschadstoffbelastung sind in genügend prominenter Weise in der Richtplan-Anpassung zu berücksichtigen.

4. Die Bezugnahme auf die Traminitiative und die dortigen Argumente ergibt sich aus dem Umstand, dass die Traminitiative erfolgreich gesammelt worden ist, beim Verwaltungsgericht Basel-Stadt erfolgreich als in jeder Hinsicht rechtsgültig beurteilt worden ist, dem Grossen Rat als Vorlage gedient hat für seine umfangreichen Beschlüsse vom 19.9.2012, wodurch sich das Initiativkomitee in der Lage gesehen hat, seine Traminitiative zurückzuziehen, da die wesentlichen Forderungen durch die Grossratsbeschlüsse abgedeckt sind.

Z. K. genommen.

Anregung 4: Die Legitimation, sich bezüglich der Tramverbindung «Tram 30» im Richtplan auf die Argumentationen der Traminitiative zu beziehen, ergibt sich aus dem Verlauf der politischen Debatten bis hin zu den Grossratsbeschlüssen vom 19.9.2012, welche wesentlich mit den Argumentarien der Traminitiative deckungsgleich sind.

II. Detail Austrasse

5. Wohl ist im - korrekten - Streckenplan, wie er vom Grossen Rat am 19.9.2012 verabschiedet worden ist, der aus dem Amt für Mobilität stammende Vorschlag enthalten, den von der Tramlinie 6 befahrenen Streckenabschnitt Brausebad <-> Schützenmattstrasse in ein Dienstgleis umzuwandeln und eine verwinkelte neue Linienführung via Schützenhaus zu planen. - Im Unterschied zur Grundsatzfrage der Linienführung «Tram 30» ist dies eine Detailfrage, die später noch politisch diskutiert werden könnte. Dennoch soll, weil diese Umwandlung zum Dienstgleis aus unserer Sicht unsinnig ist, hier darauf hingewiesen werden, dass wir die Forderung erheben, die direkte Streckenführung zu belassen.

Die geänderte Streckenführung wurde vom GR im Gegenvorschlag zur Traminitiative beschlossen (Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, 19.9.2012).

Die detaillierte Prüfung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit ist wie bei allen im Richtplan aufgeführten Massnahmen mit Koordinationsstand Vororientierung noch ausstehend.

Anregung 5: Die direkte Streckenführung in der Austrasse ist zu belassen.

III. Grundlegende Richtplan-Neuaustrichtung gemäss dem klaren politischen Willen

6. Die gesamten Formulierungen im Richtplan, welche insbesondere das Tram betreffen, sind viel zu defensiv geraten. Sie entsprechen nicht mehr der heutigen politischen Lage und den verbindlichen Aufträgen vom Grossen Rat und Volk an die

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

Regierung. Diese Lage ist heute geprägt durch die Verpflichtung zur 10-prozentigen Reduktion bzw. Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtbereich (siehe angenommener Gegenvorschlag Städteinitiative) und durch - teils durch Volksplebiszite bestätigte, teils aufgrund klarer Mehrheiten ohne erforderliche Referendumsvorlagen beschlossene - Vorlagen und Vorhaben zur Parkraumbewirtschaftung und zur Verkehrsberuhigung (Stichworte: Luzernerring/Wasgenring (LuWa), Elisabethenstrasse). Auch die Traminitiative ist hierzu zu zählen, konnte sie doch nicht nur aufgrund der positiven Grossratsbeschlüsse vom 19.9.2012 zurückgezogen werden, sondern überstand sie auch eine nachfolgende Referendumsfrist erneut schadlos, was als Zeichen zu werten ist, dass selbst gegnerische und kritische Kreise angesichts klarer Volksmehrheiten zugunsten von OeV und Verkehrsberuhigung keine Referenden wagen.

Anregung 6: Im gesamten Richtplan sind die heute nicht mehr zeitgemässen, weil viel zu defensiven Formulierungen zu mehr OeV / Umlagerung und weniger MIV zu korrigieren.

Die Überarbeitung des Objektblattes kommt auch den hier vorgebrachten Anliegen entgegen.

7. Speziell zu korrigieren und mit stärkeren Forderungen bzw. Feststellungen zu Gunsten von Tramverbindungen zu verbinden ist der Abschnitt «M 1.2». Insbesondere genügt es aufgrund der politischen Vorgaben (siehe oben Ziff. 5) in keiner Weise mehr, den bisher im Richtplan vorhandenen Hinweis auf die «Nachfrage» zu streichen und im Übrigen bloss den Gedanken zu belassen, Traminfrastrukturausbauten seien nur bei besserer Netzwirkung möglich. Stattdessen gibt es zahlreiche weitere Gründe für Traminfrastrukturausbauten, auch netzunabhängige.

Anregung 7: Traminfrastrukturausbauten sind nicht lediglich auf Netzverbesserungen zu beschränken; vielmehr ist der umfassende Ausbau der Traminfrastruktur in genügender Weise an allen relevanten Orten im Richtplan einzufügen.

Die Überarbeitung des Objektblattes kommt auch den hier vorgebrachten Anliegen entgegen.

8. So hat sich in bezug auf den Umweltschutz auch im Richtplan im Teil «Tram» zu zeigen, dass die Überschreitung der Luftschadstoffbelastung zu einem Ausbau der Traminfrastruktur führen muss. Als Beispiel sei die Feldbergstrasse genannt, wo die Belastung die zulässigen Werte regelmässig überschreitet, was das Verlagerungsziel vom MIV zum Tram zwingend macht. Die Legitimation ergibt sich wiederum aus dem Initiativtext der Traminitiative als Vorläuferin der Grossratsbeschlüsse vom 19.9.2012

Anregung 8: Die zwingende Verlagerung zum Tram aufgrund übermässiger Luftschadstoffbelastungen wie an der Feldbergstrasse sind in den Richtplan und insbesondere in «M 1.2» einzuarbeiten.

Es gibt keine zwingende Verknüpfung zwischen übermässiger Luftschadstoffbelastungen und der Umstellung einer Buslinie auf den Trambetrieb.

9. Analog zu den in den Richtplan aufgenommenen, nur leicht untereinander abweichender Formulierungen der dichten und systematischen Erschliessung der Quartiere (sowie umliegender Gemeinden etc.) bei «M 3.1 Fussverkehr» und «M 3.2 Veloverkehr» ist auch bei «M 1.2 Tram» die dichte und attraktive Erschliessung der

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

Quartiere (und umliegender Gemeinden etc.) in den Wortlaut aufzunehmen und auszuführen.

Anregung 9: Analog den in der «Anpassung 2012» berücksichtigten Fuss- und Veloanliegen eines dichten und attraktiven Netzes aus und für die Quartiere ist auch für das Tram ein «dichtes» und «attraktives» Netz vorzusehen.

Die Dichte des Netzes der Erschliessung durch Fuss- und Veloverkehr einerseits und ÖV andererseits sind nicht vergleichbar (vgl. auch folgenden Kommentar zu Anregung 11).

10. Um allfälligen Einwänden zu begegnen, ist schon hier darauf hinzuweisen, dass eine solche Formulierung, gemessen am Transportmittel «Tram», nicht eine Tramlinie in jeder Strasse bedeutet. Indessen ist sicherzustellen, dass - analog des Kantons Genf und seines OeV-Netzgesetzes - in kurzer Schrittweite eine Tramlinie mit nur wenigen trambedingten Richtungsänderungen zur Verfügung steht, und dies nicht nur in Richtung der beiden Bahnhöfe, sondern auch zum Beispiel in Richtung der verschiedenen städtischen Zentren sowie innerhalb der Quartiere. Dabei ist der Tramverkehr über die verschiedenen Brücken (insbesondere Johanniter- und Wettsteinbrücke, aber auch Schwarzwaldbrücke und eine angedachte neue Hünigerbrücke) deutlich stärker als dies in der vorliegenden «Anpassung 2012» der Fall ist in ein verästeltes Tram-Gesamtsystem mit einzubeziehen.

Z. K. genommen.

Anregung 10: Daraus ergibt sich eine Funktionalität, die wesentlich weiter geht als in der «Anpassung 2012» unter « M 1.2» beschrieben ist.

IV. Neuformulierung der «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen»

11. Aus obigen Formulierungen ergibt sich, dass der Abschnitt «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen» deutlich offensiver, breiter und tiefer zu formulieren ist, wobei dies analog den Teilen «M 3.1 Fussverkehr» und «M 3.2 Veloverkehr» geschehen kann.

Anregung 11: Der Abschnitt «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen» ist analog den Texten zu «M 3.1 Fussverkehr» und «M 3.2 Veloverkehr» geschehen kann.

Die Planungsgrundsätze wurden offensiver, breiter und tiefer formuliert.

12. Alternativ sei hier, ausgehend von den Formulierungen der Traminitiative, welche das Umweltschutzgesetz und das OeV-Gesetz gleich lautend abändern wollte, was nun durch die Grossratsbeschlüsse vom 19.9.2012 weitgehend übernommen worden ist, ein Vorschlag gemacht.

Anregung 12: Der Abschnitt «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen» ist wie folgt zu korrigieren:

1. Die Traminfrastruktur wird erweitert, damit das Tram die Hauptlast des Verkehrsaufkommens übernimmt und möglichst hohe Umlagerungseffekte erzielen kann. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete, ergänzt um die Entwicklungssachse Cityring - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse, und die von den

Die Überarbeitung des Objektblattes kommt auch den hier vorgebrachten Anliegen teilweise entgegen (vgl. auch Kommentar zu Anregung 13 und 14 des Pro Tram Komitees).

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Luftschadstoffen betroffenen Gebiete. Bei allen Planungsarbeiten hat die Trassensicherung frühzeitig zu erfolgen.

2. [ersatzlos streichen]

3. Der Ausbau von grenzüberschreitenden Tramlinien sowie die direkte Anbindung der Quartiere ans Regio-S-Bahnnetz ist untereinander zu fördern.

4. Behinderungen des Trams durch den motorisierten Individualverkehr sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

5. Der Verkehrsfluss des Trams vor allem in der Innerstadt ist zu verbessern. Dies soll unter anderem durch Ausweichrouten erreicht werden, speziell auf der Entwicklungssachse Cityring - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse.

13. Subeventualiter sind im Teil «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen» die Ziffer 2 zu streichen und in Ziffern 4 und 5 die dort systemwidrigen Begriffe «öffentlichen Verkehrs» durch «Trams» zu ersetzen. Ziffer 2 hat hier nichts zu suchen, enthält er doch nur selbstverständliche Planungsgrundsätze, welche nicht in einen Richtplan gehören. Deren Betonung könnte abgesehen davon zum Fehlschluss verleiten, es müssten beim System Tram erhöhte sachfremde Kriterien angelegt werden als etwa beim MIV. Das wäre natürlich unrichtig und unhaltbar.

Anregung 13: Sachlich falsch, weil selbstverständlich ist die in «Anpassung 2012» enthaltene Ziffer 2 im Abschnitt «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen»

Dies ist der explizite Auftrag des Grossen Rats

14. Systemwidrig ist es dadurch, dass die Rubrik «M 1.2 Tram» und nicht M 1.2 Öffentlicher Verkehr benannt ist, was auch richtplankonform ist. Das heisst natürlich nicht, dass Bussysteme nicht auch zu bevorzugen sind, es bedeutet aber sehr wohl, dass das Hauptsystem zur Aufnahme des Verkehrsaufkommens im (inner-) städtischen Bereich eben das Tram ist. Entsprechend sind die Grossratsbeschlüsse vom 19.9.2012 auch nicht in erster Linie aufs Busnetz ausgelegt, sondern analog zur zurückgezogenen Traminitiative aufs Tramnetz.

Anregung 14: Sachlich falsch ist im Übrigen unter «Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen» der Begriff «öffentlicher Verkehr»; er ist durch «Tram» zu ersetzen.

Die hier angesprochenen Ziffern 4 und 5 der Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen betreffen auch den Bus.

255. M 1.2 Tram

Schulter
Rudolf J.
I

Tram 30 (Arbeitstitel): Vom Grossen Rat vorgegebenes Kernanliegen:

Die Tramverbindung Bahnhof SBB - Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Badischer Bahnhof (" Tram 30", als Arbeitstitel) ist integral in die entsprechende Karte (sowie in allfällige weitere Karten) aufzunehmen, dies gemäss dem Beschluss des Grossen Rates vom 19.9.2012.

Berücksichtigt.

„Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.

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

Die Begründungen für den Bau einer schienengebundenen ÖV-Verbindung "Tram 30" sind (hier einmal mehr erwähnt) im Wesentlichen:
Eine wirksame Entlastung der Innerstadt, die Anbindung der Spitäler und der Universität, direkte Anschlüsse an das regionale Eisenbahn-Netz, schnellere Verbindungen aus dem unteren Kleinbasel zu den zwei grössten Bahnhöfen. Dazu die Entlastung des Matthäus-Quartiers (u .a. der Feldbergstrasse) von gewaltigen und für die Menschen äusserst schädlichen Luftschadstoffen durch massive Reduzierung des MIV. Letzteres kommt auch den Fussgängern und Radfahrern in Bezug auf Sicherheit direkt zu gute.

Deshalb ist die Tramverbindung " Tram 30" im entsprechenden Text bitte mit all ihren positiven Aspekten verbindlich aufzunehmen sowie im Tram-Netzplan entsprechend darzustellen.

Weitere Vorteile: Die geplante Linienführung des "Tram 30" ist zwar einerseits als Entlastung zu den bestehenden Tramstrecken in der Innerstadt gedacht. ÖV-Benützer, die mit dem Tram in das Stadtzentrum fahren wollen, würde sie andererseits künftig bei der jetzigen Haltestelle "Universität" via Spalenberg sozusagen mitten in die Altstadt führen. Auch die Haltestelle "Steinenschanze" bietet "Tram 30"-Benützern künftig nach wenigen Schritten Zugang zu Schulhäusern und sogar zum Kohlenberg/Barfüsserplatz.

Ein persönlicher Vorschlag: Auf dem Heuwaageviadukt wäre im Bereich über der Haltestelle Tram 6, 10, 16, 17 für "Tram 30" eine Haltestelle einzuplanen, die über Treppe und Lift direkten Zugang zu Heuwaage und Steinenvorstadt böten.

Um schnellere ÖV-Verbindungen zwischen dem unterem Kleinbasel und Grossbasel-West anzubieten, bin ich persönlich ein Befürworter folgender Zusatzvariante zu "Tram 30", was ich hiermit als Vorschlag einbringen möchte:

Eine Tramverbindung, abzweigend von "Tram 30" (bei der Johanniterbrücke/Spitalstrasse) via Spalendor - Schützenmattstrasse nach der Haltestelle "Schützenmatt". Ab dort Verbindung mit Linie 8 und Weiterführung auf derselben. Ebenso wäre dann eine Gleis-Verbindung mit Linie 1 möglich. Bei der Schützenmattstrasse müsste für gewisse Fälle eine Gleis-Verbindung mit Linie 6 gebaut werden. Damit könnte die Linie 6 in der Austrasse bleiben.

Weitere persönliche Anregungen:

Die Reduzierung des MIV um nur 10% scheint mir entschieden zu wenig.

Die Erreichung von bis 10% ist bereits sehr anspruchsvoll. Eine weitergehende Reduktion, wie sie die Städteinitiative vorsah, wurde in einer Volksabstimmung verworfen.

*Ein genereller und gut durch konzipierter Ausbau des Tramnetzes ist verkehrsplane-
risch in die vorderste Priorität einzureihen. Der schienengebundene ÖV (das Tram in
Städten wie Basel) ist einem Busbetrieb in jeder Hinsicht überlegen. Neue und auch*

Z. K. genommen.

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

		<i>modernisierte Tramstrecken sollen generell ausschliesslich als Eigentrassee gebaut werden.</i>	
		<i>Dabei denke ich an die ganze Region im Dreiländereck. Eine Zusammenarbeit mit benachbarten Verkehrsbetrieben und Planungen ist zu intensivieren. Nachbarn sind zum Ausbau des ÖV zu motivieren. Auch hier denke ich Schwerpunkt mässig an das regionale Tramnetz.</i>	Z. K. genommen.
		<i>Tramausbauten dürfen nicht zu "ewigen" Baustellen verkommen. 4 Jahre für 3,5 km sind zu lang. Wegen der Akzeptanz der Anwohner und der ÖV-Benutzer ist jeweils ein zügiger Bau anzustreben. Dabei sind mir Beispiele aus französischen Städten bekannt, die z.B. eine 15 km-Tramstrecke in nur 2 Jahren zu bauen imstande sind.</i>	Z. K. genommen.
		<i>Bei neu zu planenden Umsteige-Haltestellen Tram/Tram, in gewissen Fällen auch Tram/Bus, ist viel mehr auf ÖV-Benutzerfreundlichkeit zu achten. Nebst allgemein bekannten Negativbeispielen (etwa der Centralbahnplatz oder der Aeschenplatz), führe ich hier den vor relativ kurzer Zeit neu konzipierten Voltaplatz an. Ein reines Umsteigen von den Linien 1 und 21 auf die Linie 11 (sowie 603/604) und umgekehrt, benötigt bei "korrektem" Überqueren der Strassen mit Ampeln, je nachdem, gut 5 Minuten. Ein unhaltbarer Zustand, umso mehr, als beim Ein- und Aussteigen in der Voltastrasse Bedrohung und Gefahr durch die Autos besteht.</i>	Bei der Planung der neuen Tramstrecken wird das rasche und sichere Umsteigen insbesondere bei Umsteigeknoten einen hohen Stellenwert haben.
256.	M 1.2 Tram Schulter Rudolf J. II	Anregungen und Bemerkungen "Tram 30" als ökologisches Erfolgskonzept Aufgrund des Mediencommunique von <i>ProTram</i> vom 24. Januar 2013 erlaube ich mir, Schwerpunkt mässig bezüglich " <i>Feldbergstrasse</i> " nochmals auf den Ausbau des Tramnetzes in Basel zurückzukommen. Die immer noch dramatisch über den Grenzwerten liegende Luftschadstoffbelastung in der im Volksmund genannten " <i>Fäldbi</i> ", also der Feldbergstrasse, muss mit dem Ausbau des ÖV bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV auf ein Mass zurückgebracht werden, das nicht nur die Gesundheit nicht mehr gefährdet, sondern dort auch wieder ein normales Leben ermöglicht. Hier kann nur der leistungsfähige, schienengebundene ÖV, das Tram. Abhilfe schaffen. Für das unter dem Arbeitstitel " <i>Tram 30</i> " bekannte Projekt einer schienengebundenen, ebenerdigen Verbindung Badischer Bahnhof - Bahnhof SBB (via <i>Feldbergstrasse</i> - Johanniterbrücke - Spitäler - Universität), hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt am 19. September 2013 den Rahmen- und Planungskredit zugesprochen. Aus Gründen der dramatischen Umweltbelastung durch den MIV muss dieses Tram-Projekt nun durch die Behörden und ausführenden Organe zügig in Angriff genommen werden. Eine Verzögerung würde nicht verstanden. Deshalb sind die notwendigen Planungs- und Engineerings-Arbeiten unverzüglich einzuleiten.	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.

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

Nebst der Luftschadstoffbelastung durch den MIV spielt auch *das Recht auf Lebens- und Aufenthaltsqualität* sowie auf die Sicherheit für die Anwohner, der ÖV-Benützer, Fussgänger und Radfahrer in der *Feldbergstrasse* eine sehr grosse Rolle.

Darf ich Sie im Folgenden nochmals auf die in jeder Beziehung riesigen verkehrsmässigen und ökologischen Vorteile des Trams gegenüber den andern Verkehrsmitteln, insbesondere gegenüber dem MIV hinweisen? (Quellen: Studie Dr. Schröter, TU Graz, u.a.)

1) *Einige Schadstoffe, verursacht durch den MIV:*

SCHADSTOFFE DER AUTOS	ANTEIL IN %
Kohlenmonoxid (CO)	37.5
Stickstoffoxide (NOx)	48.6
Schwefeldioxyde (SO2)	0.4
Kohlendioxid (CO2)	18.1
Organische Verbindungen	10.6
Feinstaub PM 10	20.1
Methan	0.4

Ausserdem:

- Korrosionsprodukte, wie Eisen, Cadmium, Zink, Kupfer
- Abrieb an Fahrzeugreifen, Schwermetalle, Schwefel, Chlor
- Stoffe aus Katalysatoren, wie Platin, Rhodium, Palladium
- Tropfverlust, wie Öl, Treibstoff, Bremsflüssigkeit, Wasch- und Konservierungsstoffe
- Abrieb von Bremsbelägen, wie Asbest, Schwermetalle, Schwefel, Titan
- Fahrbahnabrieb, wie Cadmium, Silizium, Chrom, Nickel, Bitumen

Dass diese Schadstoffe zu starken Beeinträchtigungen der Gesundheit führen, ist eine bekannte Tatsache. Wir kennen alle auch das Auftreten von Sommersmog, der *aus bodennahem Ozon* besteht, die Schädigung der Bäume und auch der historischen Gebäude. Das Auto ist zu mindesten 30% am gesamten CO2-Ausstoss beteiligt.

2) *Gegenüberstellung des Flächenverbrauchs für eine Beförderung von 200 Personen:*

Anzahl FZ.	Verkehrsmittel	Fläche in m2
1	Tram	180
2	Bus	230
100	Motorrad	1'850

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

50	bei 4 Pers. / PKW	3'800
133	bei 1,5 Pers. / PKW	10'108 (entspricht dem Durchschnitt pro Auto)

Damit beanspruchen die Autos, Hauptteil des MIV, gut 56mal mehr Verkehrsfläche als die Trams! Bedenken Sie bitte: Hier ist die riesige Platzverschwendung durch Auto-Parkplätze noch gar nicht eingerechnet. Dann wäre die Vergleichszahl wohl mindestens 4mal grösser.

3) Weitere offensichtliche Nachteile des MIV:

- Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität, fehlende Spielflächen für Kinder und keine Ruhe für Gespräche auf dem Trottoir
- Zu grosse Beanspruchung der Verkehrsfläche, Störung des ÖV durch Stau
- Zeitverlust und grosse Gefahr beim Überqueren der Strasse
- Verringerte Sicherheit der andern Verkehrsteilnehmer, vor allem der Fussgänger und der Radfahrer sowie der Benutzer des ÖV
- Lärmbelästigung mit Lärmpegeln von über 65 dB (A), daraus resultieren u.a. höhere Risiken bei Herz- und Kreislauferkrankheiten, nachts Schlafstörungen, usw.
- Fehlender Raum für Bäume und Pflanzen, enorme Luftverschmutzung, Energieverschwendung (des nicht unbegrenzt verfügbaren Erdöls)
- Seit einiger Zeit gibt es auch "Bio"-Kraftstoff (E10) aus Pflanzen. Anstelle von dringend notwendigen Lebensmitteln für die Bevölkerung in vielen Staaten, in denen Millionen von Menschen hungern (z.B. Mexiko, Kolumbien, Honduras und selbst auch Brasilien), werden riesige Felder mit Gemüse-Anpflanzungen zur *Herstellung von Benzin*, u.a. für die europäischen Autofahrer, verschwendet!

In der Beilage sende ich Ihnen einen geschätzten Zahlenvergleich des Energieverbrauchs zwischen ÖV und Auto bei der *Herstellung* der Fahrzeuge. In Wirklichkeit schneiden die Autos noch schlechter ab, da der Energiebedarf bei der Ausrangierung (Autos in der Schredderanlage) nicht berücksichtigt ist. Ganz zu schweigen von der Umweltbelastung bei Entsorgung der Autos (etwa Autofriedhöfe) im Vergleich mit Fahrzeugen des ÖV.

Sie erkennen auch *daraus*, dass die konkrete Planung und der Bau des "Tram 30" nicht verzögert werden kann.

Beilage:

Vergleich des Energieverbrauchs zwischen Strassenbahn und PKW bei der Herstellung und Entsorgung:

Diese Vergleiche werden kaum gemacht. Bei beiden braucht es zur Herstellung *elektrische Energie*: Stahlwerke, Blech-Walzwerke, Giessereien, Bohren und Fräsen,

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

Pressen der Bleche und Schweißen der Karosserie (bei der Strassenbahn des Wagenkastens und der Fahrgestelle), Kunststoff-Verschaltungen, Polster, Elektrik, usw. Eine vereinfachte Vergleichs-Rechnung ergab: Nehmen wir einen PKW als *eine Energieeinheit* an. Eine Strassenbahn benötigt im Vergleich das *10-fache* (sehr grob geschätzt). Ein Strassenbahn-Fahrzeug erreicht eine Lebensdauer von durchschn. *40 Jahren*, ein PKW deren *10*. Also muss zum Vergleich die Zahl für den PKW *mit 4* multipliziert werden. *Bleiben wir beim Beispiel der 200 transportierten Personen:*

Benötigte Anzahl Fahrz.	Verkehrsmittel	Energieeinheiten in 40 Jahren pro Fz.	Vergleichszahl bei 200 Personen	
1	Strassenbahn	10	$1 \times 10 = 10$	
50	bei 4 Pers./PKW	$4 \times 1 = 4$	$50 \times 4 = 200$	<i>20 mal mehr Energie als die Strassenbahn</i>
133	bei 1.5 Pers./PKW	$4 \times 1 = 4$	$133 \times 4 = 532$	<i>53 mal mehr Energie als die Pers./PKW Strassenbahn</i>

Weiterer Energie-Vergleich zwischen ÖV und PKW: Nehmen wir als Basis Basel mit seiner engsten Agglomeration = - 440'000 Einw., davon haben 45 % einen PW = 200'000 PKWs. Letztere erreichen im Durchschnitt eine Lebensdauer von rund 10 Jahren.

Fahrzeuge des ÖV derselben Agglomeration: *468 Fahrzeuge des ÖV*. Wegen geringerer Lebensdauer der Autobusse, nehme ich einen Mittelwert von 30 Jahren an, d.h. für PKW = 3 x 1. Die Vergleichstabelle sieht so aus:

Anzahl Fahrzeuge	Verkehrsmittel	Energieeinheiten in 30 Jahren pro Fz.	Vergleichszahl	
468	ÖV	10	$468 \times 10 = 4680$	
200'000	PKW	$3 \times 1 = 3$	$200'000 \times 3 = 600'000$	<i>128,2 mal mehr Energie als der ÖV</i>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
257.	M 1.2 Tram	Stadtteilsekretariat Basel-West <i>„...Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs ist zu verbessern. Aus diesem Grund ist eine Entlastung der Innenstadtachse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz von Tramverkehr mittels neuer Tramstrecken vorgesehen“.</i>	
		1. Frage: Welche Tramlinien sind von einer Verlegung betroffen?	Siehe ÖV-Programm 2014-2017 (vom Regierungsrat am 25. Juni 2013 beschlossen und dem Grossen Rat überwiesen).
		2. Ein Tram über die Johanniterbrücke ist im Richtplan nicht vorgesehen, würde aber Sinn machen (Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Schanzenstrasse), weil damit auch das Spital und der Forschungsstandort Schällematte besser angebunden wären.	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.
		3. Um die Innenstadt wirklich aufzuwerten, müssten mehr als nur ein oder zwei Tramlinien umgeleitet werden.	Die Innenstadt soll auch weiterhin gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen bleiben, weshalb nicht alle Tramlinien umgeleitet werden.
h) Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt)			
<i>„Die heutige Tramstrecke durch die St. Johannis-Vorstadt soll durch eine neue Tramstrecke vom Totentanz via Spitalstrasse zum St. Johannis-Tor ersetzt werden. Sie dient der besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Uni-Campus / Spitäler mit Tram und ermöglicht bessere Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus. Ebenso ermöglicht sie die Aufwertung der beengten St. Johannis-Vorstadt“.</i>			
Fragen:			
		1. Wann soll diese Verlegung stattfinden?	Gemäss jetzigem Planungsstand ist der Baubeginn für 2019-22 geplant (vgl. ÖV-Programm 2014-2017, S.66).
		2. Wo biegt das Tram zum Tor hin ab? und 3. Wie sieht das Verkehrsregime in der St. Johannis-Vorstadt aus?	Diese Fragen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.
I) Tramknoten Schützenhaus			
<i>„Die Haltestelle Schützenhaus – die bereits heute von mehreren Tram- und Buslinien bedient wird – soll als Umsteigeknoten gestärkt werden. Damit auch die heutige Tramlinie 6 an diesen Knoten geführt werden kann, ist eine neue Tramstrecke in der Schützenmattstrasse im Abschnitt Austrasse – Steinenring vorzusehen. Die Massnahme steht in direktem Zusammenhang mit den geplanten Veränderungen der Linienführung gemäss Tramnetz 2020“.</i>			
		Frage: Wann soll diese Verlegung stattfinden?	Gemäss jetzigem Planungsstand ist der Baubeginn für 2019-22 vorgesehen (vgl. ÖV-Programm 2014-2017, S.66).

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
258.	M 1.2 Tram	VCS beider Basel	<p>Planungsgrundsatz/-anweisung neu: Es ist ein attraktives Tramnetz sicherzustellen, das die Quartiere mit dem Zentrum und untereinander und die Nachbargemeinden systematisch erschliesst.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung neu: Die Umsteige-Haltestellen Tram/Tram sowie Tram/Bus sind effizient, benutzerfreundlich und behindertengerecht zu gestalten. Umsteigevorgänge müssen schnell und sicher möglich sein. Negativbeispiele sind Centralbahnplatz, Aeschenplatz, Volta-Platz.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung 1: Es gibt nicht nur netzabhängige, sondern auch weitere wichtige Gründe für einen Ausbau der Traminfrastruktur. Sie soll auch erweitert werden, wenn es die Nachfrage erfordert - z.B. um hochfrequentierte Buslinien zu ersetzen - und wenn gestützt auf den Umweltschutz lufthygienisch besonders belastete Strassenachsen zu entlasten sind.</p> <p>Die Traminfrastruktur wird so erweitert, dass das Tram die Hauptlast des Verkehrsaufkommens übernehmen und möglichst hohe Verlagerungseffekte erzielen kann. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwicklungsgebiete und die lufthygienischen Sanierungsgebiete. Bei allen Planungsarbeiten hat die Trasseesicherung frühzeitig zu erfolgen.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung 2: Diese Anweisung ist unnötig, da Potenzialstudien sowie Machbarkeitsprüfungen ohnehin erforderlich sind.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung 3: Neben dem Ausbau von grenzüberschreitenden Tramlinien sind auch die direkten Tramanbindungen der Quartiere ans Regio-S-Bahnnetz sowie die Tramverbindungen unter der Quartieren zu fördern.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung 4: Öffentlicher Verkehr ersetzen durch Tramverkehr. Behinderungen des Tramverkehrs durch den MiV sind nicht nur zu minimieren, sondern weitgehend zu vermeiden.</p> <p>Planungsgrundsatz/-anweisung 5: Öffentlicher Verkehr ersetzen durch Tramverkehr. Ein flüssiger Tramverkehr soll auch durch Ausweichrouten ua. via Cityring - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse erreicht werden.</p>	Zu allen Planungsgrundätzen/-anweisungen siehe Ziff. 254.
			Wir unterstützen alle Örtlichen Festlegungen mit den nachstehenden Bemerkungen, wobei wir die Verlegung aus der St. Johannis-Vorstadt als nicht dringend und zwingend erachten.	Z. K. genommen.
			<p>Örtliche Festlegung neu) Neue Tramverbindung Basel SBB- Heuwaageviadukt - Johanniterbrücke - Feldbergstrasse - Basel Bad. Bahnhof ("Tram 30") aufnehmen. Der Grosse Rat hat diese</p>	Berücksichtigt. „Tram 30“ ist jetzt aufgenommen.

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

Option per Beschluss vom 19.09.2012 zum Tramnetz 2020 (Gegenvorschlag zur Tram-Initiative Basel) ergänzt. Sie ist mindestens als Vororientierung aufzunehmen und zwingend im Streckenplan (S. 136) und allen relevanten behördenverbindlichen Karten zu ergänzen.

Eine neue Linie «Tram 30» entlastet die Innenstadt, schafft eine effiziente Erschliessung des Universitätsspitals und des neuen Kinderspitals beider Basel, bietet direkte Anschlüsse ans Regio-S-Bahnnetz, schnellere Verbindungen aus dem Unteren Kleinbasel zu den Bahnhöfen und entlastet des Matthäus-Quartiers von übermässigen Luftschadstoffen.

Diese neue Tramstrecke ermöglicht auch Umleitungen zur Umfahrung des Innenstadtkerns im Falle von Störungen und ist die einzige Alternative bei einer Blockade am Bankverein. Die aktuell gültige Fassung des Richtplanes enthält die Option "Tram 30". Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sie im Rahmen der Änderungen gestrichen wurde.

Aktuell geltende Fassung:

Ein weiteres Verbesserungspotenzial besteht in den noch zu prüfenden Verbindungen zwischen dem Kleinbasel und dem etwas peripher liegenden Bahnhof SBB (z.B. Wiedereinführung des Trams auf dem Abschnitt Riehenring / Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Spitäler; Verlegen des Trams in die Spitalstrasse; oder die neue Strecke Spitäler – Spalentor – Heuwaageviadukt – Bahnhof SBB; dies könnte die Grossbasler Innenstadt entlasten.) (S. 152)

Örtliche Festlegung e) Tram Roche. Wir unterstützen und fordern eine Tramlinie in der Grenzacherstrasse seit Jahren. Die Variante Fortsetzung nach Grenzach-Wyhlen soll weiterhin mitberücksichtigt werden.

Z. K. genommen.

Örtliche Festlegung f) Tramtangente Kleinhüningen - Huningue. Eine zukünftige Brücke über den Rhein darf einzig dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen. Eine Neue Verbindung auch für den MiV lehnen wir ausdrücklich ab.

Z. K. genommen.

Örtliche Festlegung k) Tramstrecke Margarethenstich. Eine Koordination dieses Vorhaben mit ABAC ist aus unserer Sicht nicht nötig, da wir ABAC dezidiert ablehnen.

Z. K. genommen.

Örtliche Festlegung l) Tramknoten Schützenhaus. Die direkte Führung der Tramlinie 6 in der Austrasse soll beibehalten werden. Eine verwinkelte Linienführung ist unattraktiv.

Wurde vom GR im Gegenvorschlag zur Traminitiative beschlossen (Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, 19.9.2012).

259. **M 1.3 Linien-schiff**

Bund (UVEK; ARE)

Mit dem neuen Objektblatt M 1.3 wird ein Linienschiff als neue Transportmöglichkeit im öffentlichen Verkehr in Betracht gezogen. Die Schifffahrtslinie Palmrainbrücke - Birsfelden wird deshalb als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen. Der Bund begrüsst die Idee einer solchen Ergänzung des bestehenden Verkehrssystems.

Z. K. genommen.

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
260.	M 1.3 Linien-schiff	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Vorschlag redaktionelle Änderungen:</p> <p>Das neue Kapitel M1.3 Linienschiff sieht als Massnahme eine Schifffahrtlinie Palmrainbrücke – Birsfelden vor, welche im KRIP BL nicht berücksichtigt ist. Die Massnahme ist mit dem Kanton BL zu koordinieren, was im Richtplantext zum Ausdruck kommen sollte.</p>	<p>Berücksichtigt.</p> <p>Unter „Massnahmen / Details zu den örtlichen Festlegungen a) wird ergänzt:</p> <p><u>„Das Vorhaben ist mit den benachbarten Gebietskörperschaften Huningue/F und Kanton BL zu koordinieren.“</u></p>
261.	M 1.3 Linien-schiff	IG Rheinbogen	<p><i>Solarfähre - als ÖV-Verbindung für Basel auf dem Rhein</i></p> <p>Die <i>Ig Rheinbogen</i> möchte als 6jährig bewährter gemeinnütziger Verein auch zur familienfreundlichen Erschliessung des <i>Klybeckufers</i> beitragen.</p> <p>Sie ist bereit, mit ihrem Solarkatamaran ‚<i>Rheinsonne</i>‘ weiterhin gratis an schönen Sonntagnachmittagen 2 weitere Stationen am Klybeckquai zu bedienen. Damit will sie vornehmlich den vielen zu dicht zusammengepferrchten Familien im Postbereich 4057 den Zugang zu grossartigen Erholungsbereichen am Klybeckquai, wie auch im <i>Dreiland</i>, erleichtern.</p> <p>Mit diesem Erweitern des Streckennetzes will und könnte unser Verein den neuen Angeboten am Klybeckufer zusätzliche Kundschaft zuführen.</p> <p>Leider mussten wir feststellen, dass kaum mehr Schweizer Familien einen Spaziergang zum Dreiländereck unternehmen, da sie ihren Kindern seit der Schliessung des tollen gleichbenannten Restaurants sowie der improvisierten Buvette beim Gelpke-Brunnen, auf dem langen Hin- und Rückweg weder eine Glace noch sonst etwas kaufen können.</p> <p>Die heutige Durststrecke könnte mit unserer Solarfähre attraktiv überwunden werden. Unsere noch wenig bekannte ÖV-Linie ist ausbaubar!</p> <p>Unser Betrieb funktioniert - dank Beiträgen und Gratisleistungen von 200 Mitgliedern, zweier Stiftungen und einem IWB-Beitrag von Fr. 17'900.-. Unser Verein hat Kontakte mit alten und neuen Quartier- und Regio-Organisationen und kooperiert mit NEUBASEL. Unsere <i>Ig Rheinbogen</i> wäre auch zu Kooperationen mit Öffentlichen Diensten bereit.</p> <p>Hiermit bitten wir um Gratismitnutzung von 1. dem Grisard-Steiger und 2. der Migrol-Plattform. Ideal wäre dort ein vandalsicheres Bootsdepot.</p> <p>Bei intensiverer Nutzung unserer ‚<i>Rheinsonne</i>‘, z.B. mit weiteren Anlegestellen, wäre eine Zapfsäule mit Solarstrom erforderlich. Die Fachleute unserer Trägerschaft sind hilfsbereit. Ihr sind <i>Wasserträmlis</i> in Heidelberg und Holland bekannt, mit denen u.a.</p>	<p>Z. K. genommen.</p> <p>Einzelheiten sind im Zuge der Planung zu prüfen.</p>

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>Basler Pendlerverkehr entschärft werden könnte. Deren Einsetzung übersteigt aber ihre Möglichkeiten.</p> <p>Die <i>Ig Rheinbogen</i> bietet ihr Knowhow an, um ÖV auf dem Rhein rascher voranzubringen. Mit unseren Experten grüssen Sie hiermit archicordial.</p> <p>Projektaufruf Klybeckquai von Kanton Basel-Stadt + Schweizerische Rheinhäfen > Wasser siehe Änderung & Mitwirkung / Anpassung 2012 / Beilagen http://cms.intranet.bs.ch/author/richtplan/mitwirkung/anpassungen/anpassung-2012.html</p>		
262.	M 1.3 Linien-schiff	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	Insbesondere ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Rhein zu häufig und infolge des Klimawechsels verstärkt Hochwasser führt und deshalb ein regulärer Linienverkehr kaum zu erwarten ist. Unzweifelhaft wird dem Wunsch der Personenschiffahrtsgesellschaft Rechnung getragen.	Die laufenden Machbarkeitsstudien werden über die nautischen Anforderungen und Restriktionen sowie die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens Auskunft geben.
263.	M 1.3 Linien-schiff	Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	Siehe Hinweise unter S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land (Teil Basel-Stadt)	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 103.
264.	M 2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	VCS beider Basel	Kapitel als M3 entsprechend nachgelagerten Priorität nach Fuss-/Veloverkehr (Langsamverkehr) einordnen.	Nicht berücksichtigt. Begründung siehe Ziff. 286.
265.	M 2.1 Nationalstrassen	Bund (UVEK; ARE)	<p>Wie bereits zu den Strategien eingangs erläutert wurde, sieht der Kanton mit der vorliegenden Richtplananpassung eine verstärkte Förderung und Priorisierung des öV's und des Langsamverkehrs vor. Aus Bundessicht stellte sich anfänglich die Frage, welche Rolle der motorisierte Individualverkehr MIV bei der Bewältigung des Gesamtverkehrs einnimmt. Der Bund vertrat die Meinung, dass der MIV stärker in die Planung einfließen sollte, als dies in der Richtplananpassung zum Ausdruck kommt. Er geht davon aus, dass in Basel-Stadt aufgrund der erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, das nicht vollumfänglich durch den öV und den Langsamverkehr aufgefangen werden kann. Hinzu kommt, dass der MIV ausserhalb des Nationalstrassennetzes aufgrund einer Initiative im Kanton um 10% gesenkt werden soll. Dadurch ist mit Auswirkungen, respektive mit Mehrverkehr auf den Nationalstrassen zu rechnen. Auf diesen sind die Kapazitäten im Kanton Basel-Stadt jedoch heute schon unzureichend. Der MIV war denn auch Gegenstand des Gesprächs zwischen Bund und Kanton am 12. Juni 2013.</p>	
			Das ASTRA hat anlässlich dieses Gesprächs seine Aufgabe erläutert, die Nationalstrassen als leistungsfähiges Element zu erhalten. In Basel-Stadt bedeutet dies, dass Ausbauten an den Nationalstrassen und beim nachgelagerten Stadtstrassen-	

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

netz punktuell notwendig sein werden, um die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Das städtische Strassen netz ist insbesondere mit den Anschlussstellen der Nationalstrasse als Gesamtheit abzustimmen und zu betreiben. Das AST RA vertritt deshalb die Meinung, dass sowohl die Planung der Infrastruktur wie auch der Betrieb des gesamten Strassennetzes in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Kanton erfolgen soll.

Hinweis:

Der Kanton prüft die Aufnahme eines Grundsatzes, dass die Planung der Strasseninfrastrukturen wie auch der Betrieb des gesamten Strassennetzes in Basel-Stadt in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Kanton erfolgen soll.

Berücksichtigt.
Neue Ziff. 4 der Planungsgrundsätze / -anweisungen:

Der Kanton stimmt alle Projekte mit relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Nationalstrassenperimeter bzw. mit baulichen Eingriffen an den Nationalstrassen mit dem Bund ab.

Der Kanton hat im Gespräch die hohe Bedeutung der Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse für Basel-Stadt bestätigt. Er hat aufgezeigt, mit welchen Massnahmen die Reduktion des MIV um bis zu 10% auf dem übrigen Strassennetz erreicht werden soll (Verkehrslenkung, -dosierung, Parkraumbewirtschaftung, Weiterentwicklung öV und Langsamverkehr). Dank diesen Massnahmen soll keine wesentliche Mehrbelastung der Nationalstrasse verursacht werden. Erwähnung fand aber auch der geplante Kapazitätsausbau der Osttangente, der einen weiteren Beitrag zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten wird.

Um den möglichst reibungslosen Verkehrsablauf auf der Nationalstrasse inklusive deren Anschlussstellen (insbesondere kein Rückstau auf Stammstrecke bei Ausfahrten) zu gewährleisten, sind Massnahmen, die direkt oder indirekt Auswirkungen auf den Nationalstrassenperimeter haben, mit dem ASTRA abzustimmen. Das AST RA wünscht, dass ein entsprechender Planungsgrundsatz in den Richtplan aufgenommen wird. Abstimmungsbedarf besteht derzeit insbesondere bei den Vorhaben Aufwertung Rhein (Hafenbecken), Herzstück S-Bahn (Wiesenkreiselsystem), Badischer Bahnhof, Tramverlängerung Stücki-Kleinhüningen, Tram Roche und Bahnhof st. Johann.

Das ASTRA weist weiter darauf hin, dass der Bund seit 2008 alleine für das Nationalstrassennetz zuständig ist (mit Ausnahme der Netzfertigstellung). Im Leitsatz 45 zur Mobilität wird dies vom Kanton richtig dargelegt. Im Objektblatt M 2.1 kommt dies jedoch nicht mehr deutlich zum Ausdruck. Die Formulierungen im Objektblatt M 2.1 sollen bis zur Genehmigung der Richtplananpassungen so angepasst werden, dass die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kanton klar zum Ausdruck kommt. Darüber hinaus kann der Kanton durchaus auch seine Anliegen und Erwartungen gegenüber dem Bund darlegen. Dazu soll jedoch eine adäquate Formulierung im

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

			Richtplan gefunden werden.	
			Das ASTRA weist darauf hin, dass der Planungsgrundsatz 4 nicht die Nationalstrasse gemäss Netzbeschluss betrifft. Er soll deshalb in das Kapitel M 2.2 transferiert werden.	
			<i>Aufträge für die Überarbeitung des Richtplans:</i>	
			- Der Kanton nimmt einen Grundsatz auf, der vorgibt, dass Projekte mit Auswirkungen auf die Nationalstrasse mit dem ASTRA zu koordinieren sind.	Berücksichtigt. Siehe zuvor, neue Ziff. 4 der Planungsgrundsätze / -anweisungen.
			- Die Planungsgrundsätze in M 2.1 sind so zu formulieren, dass die abschliessende Zuständigkeit des Bundes für die Nationalstrassen sichtbar wird. Erwartungen des Kantons gegenüber dem Bund können im Richtplan mittels einer adäquaten Formulierung offen gelegt werden.	Berücksichtigt. Planungsgrundsätze / -anweisungen Ziff. 2 heisst neu: <u>„Durch ein gezieltes Verkehrsmanagement soll der Bund in Abstimmung mit dem Kanton die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausschöpfen.“</u> Planungsgrundsätze / -anweisungen Ziff. 3 wird ergänzt: „Der gezielte Ausbau des Nationalstrassennetzes ist mit dem Bund, den betroffenen Kantonen und dem Ausland abzustimmen. <u>Der Ausbau erfolgt durch den Bund.</u> “
			- Der Planungsgrundsatz 4 ist in das Kapitel M 2.2 zu transferieren.	Berücksichtigt.
266.	M 2.1 Nationalstrassen	Basel-Landschaft, Kanton	Vorschlag redaktionelle Änderungen: Der Kantonale Richtplan Basel-Stadt nimmt unter Planungsgrundsatz 4 die Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil auf. Wir bitten Sie, im Richtplantext zum Ausdruck zu bringen, dass der Planungsprozess mit ergebnisoffener Haltung erfolgt (vgl. Startvereinbarung).	Berücksichtigt. Der Planungsgrundsatz 4 wird in das Objektblatt M 2.2 Kantonsstrassen verschoben und wie folgt angepasst: „Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA) wird für diesen Planungspereimeter gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und Frankreich ein integrales Entwicklungskonzept (Siedlung, Verkehr und Landschaft) erarbeitet. Eine zu prüfende Massnahme ist dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung. “
			Die Massnahme "Kapazitätserweiterung Osttangente und Tieferlegung /Einhausung A2" ist auf strategischer Ebene zwingend mit dem Kanton BL zu koordinieren. Anlass ist die aktuelle Diskussion um eine Perimetererweiterung in Richtung Westen. Dies	Teilweise berücksichtigt. Ergänzung Richtplantext zum Projekt a) Kapazitätserweiterung Osttangente wie folgt:

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

			soll im Richtplantext zum Ausdruck gebracht werden.	„Im Bereich Wiesekeisel reduziert werden. <u>Die Federführung zur Kapazitätserweiterung liegt beim Bund, der das Projekt mit den betroffenen Kantonen und dem Ausland abstimmen soll.</u> “
			Die Massnahme "Autobahnanschluss City (ABAC)" ist mit dem Kanton Basel-Landschaft zu koordinieren, da sie starke Auswirkungen auf die benachbarten Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft hat. Dies sollte im Richtplantext zum Ausdruck gebracht werden.	Berücksichtigt. Ergänzung Richtplantext zum Projekt b) Autobahnanschluss City wie folgt: „Dieser Nationalstrassenabschnitt schafft...Die Linienführung erfolgt in Abstimmung mit der Überarbeitung des Rahmenplans SBB <u>und in Koordination mit dem Kanton Basel-Landschaft.</u> “
267.	M 2.1 Nationalstrassen	Basta!	(S. 138) Grundsätzlich ist es richtig, gemeinsam mit unseren Nachbarn ein integrales Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Es wäre wünschenswert gewesen, andere Beispiele zu nennen als den Zubringer Allschwil, die Südumfahrung. Dieses Projekt soll aus dem Richtplan gestrichen werden.	Siehe Neuformulierung unter Ziff. 266.
			(S. 138) Weiter erachten wir die Kapazitätserweiterung der Osttangente für kontraproduktiv. Dafür ist die Tieferlegung/Einhausung derselben im jetzigen Zustand zu prüfen.	Z. K. genommen.
268.	M 2.1 Nationalstrassen	Binningen, Gemeinde	<i>Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundeldingen</i> Die Gemeinde Binningen leidet bereits heute überdurchschnittlich am Durchgangsverkehr vom Leimental Richtung Stadt und umgekehrt. Zum Projekt Autobahnanschluss City, über welches wir in den letzten Jahren freundlicherweise von Vertretern aus Regierungsrat und Verwaltung Basel-Stadt mehrmals über den jeweils aktuellen Stand informiert worden sind, haben wir mit beiliegendem Schreiben vom 19. August 2011 bereits Stellung genommen (vgl. Beilage). Unglücklicherweise überlappen sich die grossräumigen Planungen Richtplan Basel-Stadt und ELBA (Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil) nicht. Sofern der Anschluss City realisiert wird, ist aus unserer Sicht eine weitergehende, leistungsfähige Verbindung Richtung Basel-West-Allschwil-Frankreich notwendig. Einerseits sollen so die bereits stark vom Verkehr belasteten Wohngebiete jenseits des Gundeldingerquartiers nicht weiter belastet werden. Es stellen sich diesbezüglich auch neue, verkehrstechnische Problemstellungen z.B. beim Dorenbachkeisel. Wir sind der Auffassung, dass ein Anschluss City nicht mit einfachen, flankierenden Massnahmen zu bewerkstelligen sind. In Bezug auf die genannten Planungen erwarten wir von den beteiligten Kantonen eine gute Abstimmung auch im Interesse der angrenzenden Gemeinden. Wir werden die weiteren Planungsschritte mit grossem Interesse weiterverfolgen.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 9/F, 24/B und 157.

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

Beilagen:

Gemeinderat an den an den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Projekt Autobahn A2 Abschnitt 7 - Anschluss Basel-City

19. August 2011

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Gedankenaustauschs und der Beziehungspflege zwischen den zuständigen Departementen resp. Geschäftskreisen des Verkehrs haben sich am 20. Mai 2009 und 31. Januar 2011 Regierungsrat Hans-Peter Wessels mit Gemeindepräsident Charles Simon und Loti Stokar (Präsidentin der Verkehrskommission Leimental) in Begleitung von Kaderleuten / Verkehrsplanern zu einer Besprechung aktueller grenzüberschreitender Verkehrsthemen getroffen. Diese Anlässe dienten der gegenseitigen Information über aktuelle Planungen und Entwicklungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Wir möchten Ihnen an dieser Stelle für die Initiierung dieses offenen Informationsaustausches über die Kantonsgrenzen hinweg danken, da es dadurch ermöglicht wird, Synergiepotenzial aber auch negative Entwicklungen zu erkennen.

An den beiden erwähnten Treffen haben Sie unsere Delegation jeweils ausführlich über den Planungsstand und Terminplan des Projekts A2 - Anschluss Basel-City orientiert. Wir haben das Geschäft auf der Basis der uns übermittelten Informationen vor den Sommerferien beraten.

Unsere Gemeinde leidet bereits heute überdurchschnittlich am Durchgangsverkehr. Dies betrifft neben den kantonalen Hauptachsen Hauptstrasse - Oberwilerstrasse und Basierstrasse - Bottmingerstrasse mit einem Werktagsverkehr von über 13 000 Fahrzeugen pro Tag auch die kommunalen Verbindungen Neubadrain / Paradiesstrasse sowie Bruderholzstrasse - Bruderholzrain - Wilhelm-Denz-Strasse. Während uns im Jahre 2009 noch eine zweispurige Verbindung für den Anschluss Basel-City präsentiert wurde, ist es nach der Überarbeitung der Planungsstudie nun eine vierspurige Autobahn mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von über 40 000 Fahrzeugen pro Tag, welche im Bereich der Pruntrut-Matte in das angrenzende Strassennetz fliesst resp. von diesem aufgenommen werden muss. Gemäss dem uns aufgezeigten Verkehrsmodell führt der neue Anschluss in Verbindung mit massiven, flankierenden Massnahmen im Gundeldingerquartier (z.B. Durchgangssperren) zu erheblichem Mehrverkehr im vorderen Leimental. Wir befürchten zudem, dass sich der Anziehungseffekt zusätzlich negativ auswirken wird.

Die uns aufgezeigten Auswirkungen führen zu einer beträchtlichen Verschlechterung der Wohnqualität in Binningen. Wir möchten Ihnen deshalb mitteilen, dass die Planung in der vorliegenden Form für uns inakzeptabel ist. Die befürchteten negativen Auswirkungen werden mit flankierenden Massnahmen seitens der Gemeinde kaum zu mildern sein. Im Rahmen einer regionalen Planung erwarten wir daher von den benachbarten Kantonen eine bessere Abstimmung der Verkehrsplanung und Mass-

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Stellungnahme

nahmen zur Reduktion der Auswirkungen auf unsere Gemeinde, die schon heute stark unter dem Verkehr in das und aus dem Leimental belastet ist. Im Kanton Basel-Landschaft hat die Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) begonnen. Wir werden uns dabei im Rahmen der Möglichkeiten für die Interessen unserer Gemeinde einsetzen.

Gemeinderat an die Bau- und Umweltschutzdirektion Tiefbauamt
Binningen, 21. September 2012
Entwicklungsplanung Leimental- Birseck - Allschwil (ELBA)
Stellungnahme zum Synthesebericht, 1. Teil

Gerne machen wir von der Möglichkeit Gebrauch, im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA) zum Synthesebericht Stellung zu nehmen.

Ganz grundsätzlich wird bei allen drei Stossrichtungen der besonderen Lage der Gemeinde Binningen als wichtiger Verkehrsknotenpunkt nach Basel und ins Leimental keine oder zu wenig Beachtung geschenkt. Für diesen «Flaschenhals» Binningen werden keine nachhaltigen Lösungen getroffen. Auch bringt die Situation, dass Binningen am Rande des Planungsperrimeters liegt, insbesondere mit dem geplanten Gundelitunnel, zusätzliche Nachteile mit sich.

Basierend auf dem Ist-Zustand und den angenommenen Entwicklungsszenarien sehen wir zusammengefasst die Stossrichtung «Tangente» modifiziert mit Teilen der Stossrichtung «Kombi» als langfristig anzustrebende Konzept und Massnahmen an.

Die Stossrichtung «Bestand» ist zu wenig vorausschauend, da die Massnahmen einen Planungshorizont nur bis 2030 aufweisen.

Der zentrale Punkt bezüglich Steuerungsmöglichkeit der Entwicklung liegt bei der Siedlung. Diesbezüglich stimmen wir der angestrebten Verdichtung in der Kernagglomeration zu, auf welche alle Varianten setzen. Um das Wachstum ausserhalb der Kernagglomeration und die damit einhergehende unerwünschte Verkehrsentwicklung geeignet zu bremsen, sind Anpassungen bei den kommunalen Zonenplänen unausweichlich. Dies zeigen die im Bericht aufgezeigten Schwachstellen mit zum Teil hohen Baulandreserven im Hinteren Leimental auf. Nur mittels entsprechender Korrekturen ist es möglich, die Verkehrsbelastungen in den Griff zu bekommen.

Die von uns bevorzugte *Stossrichtung «Tangente»* kann die bestehenden und künftigen MIV-Verkehrsströme Südost bis Südwest langfristig in geeigneter Weise auffangen. Insbesondere schätzen wir die Situation derart ein, dass die ausserhalb des ELBA-Perimeters liegende Umfahrung Gundeldingen früher oder später realisiert wird. Deshalb ist bei der Planung der stadtnahen, vorwiegend unterirdischen Strassentangente die entsprechende Anbindung einzuplanen.

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

Allerdings macht der bei der Stossrichtung «Tangente» vorgeschlagene Tramtunnel Bruderholz aus unserer Sicht keinen Sinn. Demgegenüber halten wir die bei der Stossrichtung «Kombi» geplante Tieferlegung Regiotram für einen ganz wesentlichen Beitrag zur Entflechtung des ÖV und MIV im vorderen Leimental, auch mit grossem Nutzen für die mit dem Durchgangsverkehr stark belastete lokale Bevölkerung.

Zustimmend haben wir zur Kenntnis genommen, dass bei allen drei Stossrichtungen der Landschaft und der Aufwertung der Landschaft grosses Gewicht beigemessen wird.

Mit den Stossrichtungen «Tangente» und «Kombi», welche nachhaltige Lösungen für das vordere Leimental bedeuten würden, macht es unserer Meinung nach keinen Sinn, die Südumfahrung wie auch die S-Bahn-Tangente weiterzuverfolgen.

269.	M 2.1 Nationalstrassen	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>2. M2.1 Nationalstrassen a) Osttangente-Einhausung bezieht sich nur auf Gellert und Breite. Das Kleinbasel muss in diese Planung ebenfalls einbezogen werden.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. „Je nach gewähltem Lösungsansatz sollen die an der Oberfläche verbleibenden Teile der A2 im Bereich Gellert und im Bereich Breite überdeckt bzw. eingehaust werden, um die umliegenden stark belasteten Wohngebiete und das Bethesda-Spital vor dem Verkehrslärm und der Luftbelastung zu schützen.“</p>
			<p>b) Autobahnanschluss City: keine kritische Betrachtung. <i>„Die Nationalstrassen sind Teil des übergeordneten Strassennetzes und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Sie sind deshalb in erster Linie nach den Anforderungen des fliessenden Verkehrs auszurichten. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen werden sich die teilweise bereits heute in Erscheinung tretenden Überlastungen verschärfen. Um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und damit negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Strassennetz und auf die Quartiere zu verhindern oder zu reduzieren, sind entsprechende Massnahmen zur Reduktion des Agglomerationsverkehrs notwendig. Weiter gilt es, die Lärmemissionen dieser stark befahrenen Achsen zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen.“</i></p>	Z. K. genommen.
			<p>Die nachfolgenden Planungsgrundsätze bzw. –anweisungen lehnen wir ab und regen an, mindestens die Abschnitte 3. und 4. a) und b) wie folgt zu streichen.</p>	
			<p><i>„1. Der internationale Güter- und Personentransit auf der Strasse sowie die wichtigsten Verkehrsbeziehungen des Agglomerationsverkehrs werden über die Nationalstrassen der Nordwestschweiz abgewickelt.“</i></p>	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		2. Durch Verkehrsmanagement soll die Kapazität der Nationalstrassen möglichst optimal ausgeschöpft werden.	Z. K. genommen.
		3. Der gezielte Ausbau des Nationalstrassennetzes ist mit dem Bund, den betroffenen Kantonen und dem Ausland abzustimmen.	Neuformulierung siehe Ziff. 265.
		4. Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wird für diesen Planungsperimeter gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und Frankreich ein integrales Entwicklungskonzept (Siedlung, Verkehr und Landschaft) erarbeitet; eine zu prüfende Massnahme ist dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung.	Neuformulierung siehe Ziff. 266.
		a) Kapazitätserweiterung Osttangente und Tieferlegung / Einhausung A2.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
		b) Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundoldingen.“	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
270.	M 2.1 Nationalstrassen	Handelskammer beider Basel HKBB Aussage im Richtplan Örtliche Festlegung a) Kapazitätserweiterung Osttangente und Tieferlegung / Einhausung A2	
		Bemerkung: Mit grosser Sorge verfolgt die Handelskammer die sehr schleppende Planung und Projektierung der Erweiterung der Osttangente. Es wird befürchtet, dass durch die immer wieder neuen Variantenstudien am Schluss in vernünftiger Zeit gar nichts geschehen wird, der Bund die Autobahn lediglich saniert und die für die Engpassbeseitigung reservierten Mittel des Bundes in einem anderen Landesteil eingesetzt werden. Das wäre fatal, denn es würden nicht nur die Engpässe auf der A2 damit verschärft, sondern auch das ganze Verkehrskonzept der Stadt wäre in Frage gestellt.	
		- Die Erweiterung und Sanierung der A2 hat höchste Priorität und duldet keine ideologischen Abenteuer.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 9/F und 24 A und B.
		- Als örtliche Festlegung (Vororientierung) ist zudem der Anschluss Allschwil/ELBA auf der Liste aufzuführen.	Zubringer Allschwil wurde seinerzeit (2009) vom Regierungsrat nicht als örtliche Festsetzung, sondern mittelbar, als zu prüfende Massnahme, aufgenommen.
271.	M 2.1 Nationalstrassen	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Hinsichtlich des Nationalstrassennetzes (45, S. 123, S. 138f.) ist es fragwürdig, dass die negativen Auswirkungen des Fernverkehrs reduziert werden, wenn nicht grundsätzlich die schon vorhandenen grossräumigen Nationalstrassen A98, Anschluss Rheinfelden in ein Verkehrsmanagement eingebunden sind, um den Durchgangsver-	Identisch mit Bemerkungen zu Leitsatz 45 (siehe Ziff. 209).

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		kehr auf den Nationalstrassen besser zu verteilen. Hier wäre wohl eine angebotsorientierte Strassenplanung sowie ein Verkehrsmanagement erwünscht.		
272.	M 2.1 Nationalstrassen	Mieterinnen- und Mieterverband Basel	Der MV Basel 1891 ist grundsätzlich skeptisch gegenüber jeglicher Ausweitung von Lärm verursachenden, Raum verbrauchenden und die Umwelt stärker als andere Verkehrsträger belastenden Verkehrsarten. Daraus ergibt sich die Ablehnung zusätzlicher Immissionen durch den Ausbau insbesondere von Nationalstrassen und deren Zubringer. Dies gilt insbesondere für die auf S. 138 genannten Beispiele Zubringer Allschwil/ Südumfahrung sowie Osttangente.	Z. K. genommen.
273.	M 2.1 Nationalstrassen	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	Der zunehmende Verkehr in Grossbasel West erfordert eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsstruktur. Als dringendste Massnahme ist der Verkehr aus Allschwil und Hegenheim zu bündeln und kanalisieren. Mit Genugtuung nimmt der NQV Kannenfeld zur Kenntnis, dass im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA) eine zu prüfende Massnahme der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung ist. Forderung des NQV Kannenfeld: <i>Die Planung des Zubringer Allschwil ist im Agglomerationsprogramm in Abstimmung mit dem TEB zu beschleunigen und in die Liste der Projekte der 1. Priorität aufzunehmen.</i>	Identisch mit Bemerkungen zu Agglomerationsprogramm (siehe Ziff. 195).
274.	M 2.1 Nationalstrassen	Neutraler Quartierverein Neubad	Gerne nehmen wir Stellung zu einer vorgesehenen Aenderung des Richtplans, von der unser Quartier betroffen sein wird: M 2.1. Nationalstrassen: Der Autobahnanschluss City (ABAC) ist aus dem Richtplan ersatzlos zu streichen. Begründung: Der verkehrliche Nutzen der Gundeliautobahn für den Kanton ist bescheiden. Hingegen wird er zu einer massiven Verkehrsverlagerung führen, von der unser Quartier besonders stark betroffen sein wird, indem die Route (Frankreich-) Allschwil-Neuweilerplatz-Dorenbach-Nationalstrasse N2 deutlich attraktiver wird. Neuweiler- und Holeestrasse gehören bereits heute zu den am stärksten belasteten Strassen der Stadt.	Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
275.	M 2.1 Nationalstrassen	VCS beider Basel	Wir stehen dem Objektblatt weitgehend ablehnend gegenüber und verwerfen alle Absichten, das Nationalstrassennetz auszubauen und zu ergänzen. Korrekturen: Die Nationalstrassen sind Teil des übergeordneten Strassennetzes und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Sie sind deshalb in erster Linie nach den Anforderungen des fliessenden Verkehrs auszurichten. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen werden sich die teilweise bereits heute in Erscheinung tretenden Überlastungen verschärfen. Um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und damit negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Stras-	Z. K. genommen. Z. K. genommen.

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

sennetz und auf die Quartiere zu verhindern oder zu reduzieren, sind entsprechende Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Agglomerationsverkehrs notwendig. Weiter gilt es, mit Verkehrsreduktionen die Lärmemissionen dieser stark befahrenen Achsen zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen.

Planungsgrundsatz/-anweisung 3, Korrektur:

~~Der gezielte Ausbau des Nationalstrassennetzes ist mit dem Bund, den betroffenen Kantonen und dem Ausland abzustimmen.~~

Neuformulierung siehe Ziff. 265.

Planungsgrundsatz/-anweisung 4, Korrektur:

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wird für diesen Planungssperimeter gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft, der Gemeinde Allschwil und Frankreich ein integrales Entwicklungskonzept (Siedlung, Verkehr und Landschaft) erarbeitet. ~~eine zu prüfende Massnahme ist dabei der Zubringer Allschwil bzw. die Südumfahrung.~~

Gemäss ELBA ist die Südumfahrung nicht länger eine Option der Verkehrsbewältigung und kontraproduktiv für alle Bemühungen, die Zersiedelung zu stoppen. Wir fordern, dass auch der (Südumfahrungs-)Zubringer Allschwil aus dem Richtplan gestrichen wird. Mehrverkehr via französische Autobahn anzulocken und durch Siedlungsgebiet zu schleusen, ist unsinnig und verlagert die Verkehrsprobleme bloss.

Neuformulierung siehe Ziff. 266.

Die Südumfahrung und der Zubringer Allschwil sind nicht Bestandteile des integralen Entwicklungskonzeptes.

Örtliche Festlegung a): ~~Kapazitätserweiterung Osttangente und~~ Tieferlegung / Einhausung A2 Stauprobleme werden durch Kapazitätserweiterungen nicht gelöst, sondern einzig verlagert. Eine Spurerweiterung wird angesichts der prognostizierten Zunahme des Transitverkehrs sofort wieder aufgefüllt. Die Stadt Basel zieht mit einem Konzept der zusätzlichen Kapazitäten weiteren Transitverkehr an. Auch bei einer Tieferlegung belastet dies die vor- und nachgelagerten Wohnquartiere zusätzlich. Es ist nicht verständlich, weshalb die Überdeckung/Einhausung der A2 als Lärmschutzmassnahme an eine Erweiterung der Osttangente gekoppelt sein soll. Damit wird der Zeitpunkt der Lärmsanierung nur unnötig hinausgeschoben.

Die Kapazitätserweiterung Osttangente ist aus dem Richtplan zu streichen, die Planungen sind einzustellen.

Siehe Ziff. 9/F und 24/B.

Kapitel /Thema Eingabe von Anregung, Bemerkung, Antrag

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
		<p>Örtliche Festlegung b): Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundeldingen Der vierspurige Gundeli-Autobahntunnel als Verlängerung der Autobahn durch Wohngebiet ist lufthygienisch und verkehrstechnisch unsinnig. Die Kapazitätserweiterung zieht Mehrverkehr an, der vor- und nachgelagert an die Untertunnelung die Zubringerachsen und die Umwelt belastet. Die immensen Anschlussbauwerke bei den Tunnelportalen (Riesenkreisel auf der Binningerstrasse (Veloroute), 12 Spuren im Bereich Wolf) haben grosse Auswirkungen auf den Stadtraum und -verkehr. Sie beschneiden zudem die Velo- und Fussgängersicherheit. Mit der Verbindungsstrasse über das Bruderholz besteht ein angemessenes Umfahrungsangebot für das Gundeldingerquartier. Wichtig sind verkehrsbeschränkende und -lenkende Massnahmen im Gundeli. Geprüft werden soll eine Tieflegung der Nauenstrasse.</p>	
		Die Umfahrung Gundeli wird aus dem Richtplan gestrichen; Planungen sind einzustellen.	Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
		Massnahmen/Detail a): Wir befürworten die Tieferlegung/Einhausung der A2 (Osttangente), nicht nur im Bereich Gellert/Breite, sondern auch in Kleinbasel. Wir lehnen eine Kapazitätserweiterung in aller Form ab.	Siehe Ziff. 269.
		<p>Massnahmen/Detail b) Autobahnanschluss City (ABAC), Umfahrung Gundeldingen, Korrektur: Dieser Nationalstrassenabschnitt schafft die Verbindung zwischen dem Gellertdreieck und dem Bereich Margarethen und entlastet das Gundeldingerquartier. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen wurden geprüft. Die Linienführung erfolgt in Abstimmung mit der Überarbeitung des Rahmenplans SBB.</p>	Siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B.
276. M 2.1 Nationalstrassen	Verein Ausbau Osttangente	<p>In der Anpassung 2012 des Kantonalen Richtplans findet sich unter "M2 Motorisierter Individualverkehr, M 2.1 Nationalstrassen, Massnahmen" die Forderung, dass unter Umständen Teile der A2 im Bereich Gellert und im Bereich Breite überdeckt bzw. eingehaust werden sollen, "um die umliegenden, stark belasteten Wohngebiete und das Bethesda-Spital vor dem Verkehrslärm und der Luftbelastung zu schützen." Eine Erwähnung von ebenso dringenden entsprechenden Schutzmassnahmen gegen Verkehrslärm und -gestank im Kleinbasel suchen wir in der Anpassung vergeblich.</p> <p>Dabei hat uns beispielsweise Frau Priska Plüss vom Baselstädtischen Amt für Umwelt und Energie schon in einem Schreiben vom 23. November 2010 bestätigt, dass im Abschnitt Schwarzwaldallee der Osttangente die "bereits vorhandenen Massnahmen nicht die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erlauben." Deshalb bleibe "grundsätzlich die Rechtslage bestehen, dass der Bund als Anlageninhaber die Anlage bis 2015 sanieren sollte."</p> <p>In unserer über 11000 Unterschriften aufweisenden Petition an Frau Bundesrätin Doris Leuthard fordern wir einerseits das Führen der Osttangente zwischen</p>	Siehe Ziff. 269.

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

Schwarzwaldbrücke und Hagnau in Tunnellage und andererseits die unverzügliche Umsetzung der dringend nötigen Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente. Die Petition ist politisch äusserst breit abgestützt. So demonstrierten zum Beispiel sämtliche Basler Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier mit ihrer Anwesenheit bei der Petitionsübergabe 2011 in Bern ihre Unterstützung.

Aus allen diesen Gründen ist es unverständlich, dass in den Bereichen Lärmschutz und Reduzierung der Immissionswerte die Kleinbasler Seite der Osttangente in der Anpassung des Basler Richtplans nicht erwähnt wird. Eine Überdeckung oder Einhausung kommt für die Kleinbasler Seite nicht in Frage, da die A2 zwischen Schwarzwaldtunnel und Rhein auf einer Brücke geführt wird. Der Umstand, dass zwischen Schwarzwaldtunnel und Wettsteinallee auch jetzt schon ohne das geplante weitere Schulgebäude auf der Sandgrube eine Ballung von Schulhäusern besteht (OS Sandgrube, Primarschulhaus Vogelsang, Kindergarten, Gewerbeschule), liefert nach Meinung unzähliger Sachverständiger ein weiteres Argument für die Führung der Osttangente in Tunnellage.

In mehreren Sitzungen mit den Spitzen des BVD wurde uns zugesichert, die Meinung der betroffenen Bevölkerung und Organisationen werde bei der Lösung der Osttangentenproblematik entscheidend einfließen (Begleitgruppe).

Wir fordern deshalb im Abschnitt "Massnahmen/Details zu den örtlichen Festlegungen, a) Kapazitätserweiterung Osttangente" der Anpassung 2012 des Kantonalen Richtplans eine Ergänzung bzw. Neufassung in folgendem Sinne (anschliessend an " ... erarbeitet" (Zeile 4):

Insbesondere wird im Einvernehmen mit den Betroffenen eine Linienführung in Tunnellage zwischen dem Schwarzwaldtunnel und dem Anschluss Hagnau gesucht, welche die heutige Trennwirkung aufhebt respektive im Bereich der Einfahrten abschwächt. Dazu sollen als Übergangslösung, bis zur Umsetzung der neuen Linienführung dauernde dringliche Massnahmen gegen die Luft- und Lärmimmissionen in stark belasteten Wohngebieten, beim Schulkomplex Sandgrube und beim Bethesda-Spital getroffen werden.

277.	M 2.2 Kantonsstrassen	Bund (UVEK; ARE)	Der Planungsgrundsatz 4 des Objektblattes M 2.1 ist hier aufzuführen.	Berücksichtigt als neue Ziff. 6 der Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen.
278.	M 2.2 Kantonsstrassen	Basel-Landschaft, Kanton	Vorschlag redaktionelle Änderungen: Das Vorhaben "Strassenraumgestaltung Bachgraben bis Kantonsgrenze" (Massnahme f) soll mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil koordiniert werden. Der Lead auf Baselbieter Seite hat die Gemeinde Allschwil. Dies sollte im Richtplantext zum Ausdruck gebracht werden.	Berücksichtigt. „Das Vorhaben wird in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil und dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet“.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
279.	M 2.2 Kantonsstrassen	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>a. S. 140 <i>„Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen einzuführen bzw. ein gezielter Ausbau zu prüfen, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern. 3. Neue Entwicklungsgebiete sind optimal durch den ÖV an das Strassenetz anzubinden. 4. In der Stadt Basel sollen alle Parkplätze integral bewirtschaftet werden; das knappe Parkplatzangebot ist in den Quartieren prioritär für Anwohnerinnen und Anwohner sowie das Gewerbe bestimmt. 5. Verkehrslenkende Massnahmen sollen verstärkt geprüft und angewendet werden.“</i> Wir möchten hier nochmals darauf hinweisen, dass dieses Ziel idealerweise über <i>Mobility Pricing</i> erreicht wird, während alle anderen Massnahmen im Sinne einer Erreichung der Ziele via Staumanagement mit entsprechend volkswirtschaftlichen und ökologischen Kosten entweder zu wenig zielführend oder ineffizient sind.</p>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 212
		<p>b. S. 141 <i>„Verkehrsentlastung / -beruhigung Gundeldingen Für das gesamte Verkehrsnetz des Quartiers Gundeldingen sind weitere Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu erarbeiten. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs steht dabei im Vordergrund. Es erfolgt eine Gesamtschau, über die Quartiergrenzen hinaus, mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit verschiedenen Massnahmen zur Verkehrslenkung zu verbessern, basierend auf laufenden Verkehrsplanungen (ABAG, Tramstrecke Margarethenstich) und städtebaulichen Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung (Dreispietz, Bahnhof SBB). „</i></p>	Siehe Ziff. 9/F, 24/B und 157.	
		<p>c. S. 142 Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen: <i>„Gezielte Anpassungen und Ergänzungen des heutigen Verkehrsnetzes für den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» wird eine Tramstrecke über den Rhein nach Huningue geprüft; ob diese neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hochbergerstrasse auch für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden soll, ist derzeit noch offen.“</i> Die genannte neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hochbergerstrasse soll nicht für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden.</p>	Z. K. genommen.	
280.	M 2.2 Kantonsstrassen	IGÖV Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr	<p>Wie bereits bei den Leitsätzen oben aufgeführt fehlen die Verkehrsentmischung sowie insbesondere Beschleunigungsmassnahmen des strassengebundenen ÖV (Busspuren etc.) gerade auch auf den Ausfallachsen (Lörracherstrasse). Die Bündelung der Hauptverkehrsachse entlang des Eisenbahntrassees der Hochheinstrecke (Verlegung Grenzacherstrasse, S. 141) ist nur als Option vorgesehen.</p>	Notwendige Priorisierungen gegenüber dem MIV können ohne Richtplan erfolgen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		Für eine Trassensicherung und eine vergleichbare Aufwertung analog des Birsfelder Rheinufers ist die Massnahme jedoch zwingend festzusetzen.		
281.	M 2.2 Kantonsstrassen	Römisch-Katholische Kirche BS	<p>Wir beziehen uns auf die - am 28. November 2012 durch das Bau- und Verkehrsdepartement - erfolgte Publikation im Kantonsblatt Basel-Stadt.</p> <p>Dieser Publikation entnehmen wir, dass der nach einer Gesamtrevision am 20. Januar 2009 vom Regierungsrat erlassene kantonale Richtplan Basel-Stadt mit der "Anpassung 2012" eine Überarbeitung und Aktualisierung in Form neuer Akzente in der Strategie, als auch in Form modifizierter und neuer Objektblätter erfährt.</p> <p>Für die Möglichkeit, bis Freitag, 25. Januar 2013 Anregungen und Bemerkungen zu den aufgelegten Planentwürfen anbringen zu können, danken wir Ihnen.</p> <p>Bei Durchsicht der neu aufgelegten Entwürfe und bei Vergleich mit der geltenden Richtplanfassung vom 20. Januar 2009 sind Veränderungen für das Gebiet "Lindenberg" nicht ersichtlich.</p> <p>Des Weiteren konnten wir nicht feststellen, dass das neue Verkehrskonzept für die Innenstadt vom 12. Januar 2011, welches für uns von Interesse ist, in den aufgelegten Entwürfen in Frage gestellt wird. Wir vermuten daher, dass dieses Verkehrskonzept weiterhin gilt.</p> <p>Ohne Ihren geschätzten Gegenbericht gehen wir davon aus, dass unserer Interpretation der aufgelegten Entwürfe korrekt ist.</p> <p>Für den Fall, dass wir mit unserer Auslegung der Entwürfe fehlgegangen sind, ersuchen wir Sie höflich um eine entsprechende Kontaktaufnahme.</p>	Ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.
282.	M 2.2 Kantonsstrassen	Stadtteilsekretariat Basel-West	<p><i>f) Strassenraumgestaltung Bachgraben bis Kantonsgrenze</i></p> <p><i>„Im Zuge des Ausbaus des Gewerbegebietes Bachgraben (Allschwil) plant der Kanton Basel-Landschaft eine Anpassung der Erschliessungsanlagen. Der Kanton Basel-Stadt reagiert auf seinem Gebiet ebenfalls mit einer Anpassung, vorrangig zugunsten des öffentlichen Verkehrs- und des Veloverkehrs.“</i></p> <p>Frage: Wie sieht diese Anpassung genau aus?</p>	Das Projekt im Bereich Grenze Allschwil - Bachgraben ist erst in Erarbeitung. Das Projekt auf der Belforterstrasse (ab Roggenburgstrasse) und Hegenheimerstrasse kann unter den Grossratsgeschäften eingesehen werden (Geschäftsnummer 13.0247)
283.	M 2.2 Kantonsstrassen	VCS beider Basel	<p>Korrektur: In Zukunft gilt es insbesondere, bereits heute teils zu Spitzenstunden bestehende Schwachstellen mit geeigneten <u>lenkungswirksamen Management</u>-Massnahmen zu entschärfen und Strassen in Wohn gebieten weiter zu entlasten und zu beruhigen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt. In Zukunft gilt es insbesondere, bereits heute teils zu Spitzenstunden bestehende Schwachstellen mit geeigneten Massnahmen, <u>z.B. aus dem Bereich Verkehrsmanagement</u> zu entschärfen und Strassen in Wohngebieten weiter zu entlasten und zu beru-</p>

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

		higen.
	Planungsgrundsatz/-anweisung 2, Korrektur: Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen einzuführen bzw. ein gezielter Ausbau zu prüfen , um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern.	Siehe Ziff. 9/F und 24/B.
	Planungsgrundsatz/-anweisung 3, Korrektur: <u>Neue Entwicklungsgebiete sind optimal durch den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr an das Strassennetz anzubinden.</u>	Nicht berücksichtigt Hier geht es um das Objektblatt Kantonsstrasse. Die Anbindung mit dem OV sowie dem Fuss- und Veloverkehr ist an anderen Orten im Richtplan geregelt.
	Planungsgrundsatz/-anweisung 4 und 5: Unterstützung	Z. K. genommen.
	Massnahmen/Detail e) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundelingen, Korrektur: Für das gesamte Verkehrsnetz des Quartiers Gundelingen sind weitere Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu erarbeiten. Eine Entlastung vom Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs <u>insbesondere auf den Längsachsen Dornacher- und Gundelingenstrasse</u> steht dabei im Vordergrund. Es erfolgt eine Gesamtschau, über die Quartiergrenzen hinaus, mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit verschiedenen Massnahmen zur Verkehrslenkung zu verbessern, basierend auf laufenden Verkehrsplanungen (ABAC , Tramstrecke Margarethenstich, <u>Erweiterung Tempo30-Zonen, Teilrichtplan Velo</u>) und städtebaulichen Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung (Dreispitz, Bahnhof SBB).	Teilweise berücksichtigt. Die Ergänzungen werden mit Ausnahme der Streichung ABAC übernommen (siehe Ziff. 157 in Verbindung mit Ziff. 9/F und 24/B).
	Massnahmen/Detail g) Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhünigen, Korrektur: Gezielte Anpassungen und Ergänzungen des heutigen Verkehrsnetzes für den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» wird eine Tramstrecke über den Rhein nach Huningue geprüft; ob diese neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hochbergerstrasse auch für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden soll, ist derzeit noch offen. <u>Diese neue Rheinbrücke in der Verlängerung der Hochbergerstrasse steht dem motorisierten Individualverkehr nicht zur Verfügung.</u>	Nicht berücksichtigt. Der Planungsstand bietet noch keine genügende Grundlage für einen solchen Entscheid. Es werden Varianten mit und ohne MIV untersucht.
284.	M 3 Langsamverkehr Bund (UVEK; ARE) Im Fuss- und Veloverkehr werden zahlreiche neue Routen in den Richtplan aufgenommen und realisierte Vorhaben aus dem Richtplan gestrichen.	Siehe auch Ziff. 287, 290/q und 296/o. War Gegenstand einer Besprechung mit der Deut-

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>Die Gütergleise vom Badischen Bahnhof nach Grenzach-Wyhlen stehen zurzeit ausser Betrieb. Es besteht jedoch die Auflage, dass diese Gleise jederzeit wieder in Betrieb genommen werden können. Die Errichtung eines Fuss- und Velowegs (Vororientierung) darf dies nicht erheblich erschweren oder gar verunmöglichen.</p> <p>Im Anhang dieses Berichts finden sich zu einigen Routen weitere Detailbemerkungen der Bundesstellen.</p>	<p>schen Bahn bzw. Bundeseisenbahnvermögen am 27. Jan. 2014.</p> <p>Neuformulierung Massnahme:</p> <p><u>„Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.“</u></p>	
285.	M 3 Langsamverkehr	Bund (UVEK; ARE) Anhang Schweizerische Bundesbahnen SBB	<p>Die Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof Wolf (Vororientierung) soll das Gleisfeld des Bahnhofs SBB im Bereich der Entwicklungsgebiete Dreispitz und Güterbahnhof Wolf überqueren. Momentan wird der Güterbahnhof unter anderem als Abstellbahnhof für Reisezüge genutzt. Die SBB weisen darauf hin, dass der Gleisachsabstand zwischen den Gleisen keine Stützen für eine Passerelle erlaubt. Bei einer Stützenkonstruktion würde pro Stütze je ein Gleis entfallen. Die SBB beantragen deshalb den Verzicht auf die Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof Wolf, bzw. fordern eine stützenfreie Konstruktion.</p>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 196.
		<p>Die Fuss- und Velobrücke Zolli ist mit dem Ausbau der Elsässerbahn Basel SNCF - Basel St. Johann / Westkopf Basel SBB abzustimmen. Die Massnahme <i>Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof SBB</i> ist mit dem Ausbau der Perronanlagen Bahnhof SBB, Seite Gundeldingen (Massnahme M 1.1, d) und mit der Studie <i>neue Perronerschlussung</i> abzustimmen. Die Massnahmen Velostationen Bahnhof SBB sind mit SBB Immobilien (Velokonzept) und mit der laufenden Studie <i>neue Perronerschlussung</i> abzugleichen.</p>	Z. K. genommen. Siehe folgende Ziff. 286.	
286.	M 3 Langsamverkehr	VCS beider Basel	<p>M3 Langsamverkehr Fuss- und Veloverkehr Kapitel als M2 entsprechend höherer Priorität vor Motorisierter Individualverkehr (MIV) einordnen.</p> <p>Wir unterstützen die Differenzierung Fuss- und Veloverkehr, welche konsequenterweise auch den Titel Langsamverkehr ersetzen soll. Der innerstädtische Veloverkehr ist das effizienteste und oft schnellste Verkehrsmittel und also in keiner Weise langsam. Zudem handelt es sich beim Fuss- und Veloverkehr um zwei Verkehrsarten mit sehr unterschiedlichen Bedürfnissen. Eine Zusammenfassung zu Langsamverkehr ist nicht zweckdienlich.</p>	Die Reihenfolge der Objektblätter entspricht keiner Priorität Siehe Ziff. 201.
287.	M 3 Langsamverkehr	Bundeseisenbahnvermögen D	<p>Bei weiterer Durchsicht der aufliegenden Anpassungsunterlagen stossen wir im Textteil M 3.1 "Langsamverkehr / Fussverkehr" sowie gleichermaßen im Textteil M 3.2 "Langsamverkehr / Veloverkehr" auf eine uns sehr verblüffende, vorgesehene Neueintragung. Dazu hätten wir uns gewünscht, gesondert orientiert zu werden, anstatt davon bei Gelegenheit dieses Mitwirkungsverfahrens überrascht zu sein. Als Koordinationsstand "Vororientierung" ist unter Buchst. q (bzw. unter Buchst. 0) der Roteintrag enthalten:</p>	<p>Siehe auch Ziff. 284, 290/q und 296/o.</p> <p>War Gegenstand einer Besprechung mit der Deutschen Bahn bzw. Bundeseisenbahnvermögen am 27. Jan. 2014.</p> <p>Neuformulierung Massnahme:</p>

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

«Fuss- und Veloweg Bad . Bahnhof - Grenzach-Wyhlen Sichere und direkte Verbindung zwischen dem Bad . Bahnhof und Grenzach-Wyhlen auf den ehemaligen Gütergleisen der Deutschen Bahn AG.»

„Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.“

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 Fusswegs in diesem Bereich allenfalls als temporäre Gestaltungsmaßnahme und zwar nicht auf der Trasse der Gleisanlage sondern allenfalls im Dammbereich denkbar.

Von "ehemaligen" Gleisen zu sprechen, wäre frühestens dann vertretbar, wenn diese, auf der Grundlage des rechtsgültigen Vertrages SG 954.550 mit Nachtrag SG 954.551 erstellten Gütergleisumfahrungen förmlich stillgelegt worden wären. Dies ist aber nicht der Fall. Wie eine rechtsförmliche Stilllegung abliefe, hat das Bundesgericht - im Gefolge der abgeschlossenen Herauslösungsvereinbarung SG 954.511 zum Erlentattareal erfolgten Auseinandersetzung um die Kündigung des früheren Gleisanschlusses der BLG - im Urteil vom 25. September 2007 - 2A.48/2007 - in seinen Erwägungen unter Ziff. 4 herausgearbeitet. Zunächst muss die DB Netz AG (unternehmensbezogen bzw. eisenbahnbetrieblich) feststellen, dass ein bestimmter Streckenabschnitt oder ein bestimmtes Gleisareal dauerhaft für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb entbehrlich geworden ist. Sodann haben sich der Kanton und das BEV in Anwendung von Art. 3 des Staatsvertrages SR 0.742.140.313.61 über das Ob und die Modalitäten zu "verständigen", um jenen Perimeter aus dem Geltungsbereich des genannten Staatsvertrages herauszulösen. Das Inkrafttreten dieser Vereinbarung markiert den Zeitpunkt der Stilllegung.

Zwar ging es in dem Rechtsstreit um die Aussenwirkung der Stilllegung gegenüber der BLG, also einem Dritten. Dennoch kann vorliegendenfalls der Kanton nicht über den Weg der Richtplanergänzung das Verständigungsgebot ausser Acht lassen und die Stilllegungswirkung für sich behördenverbindlich postulieren oder vorwegnehmen. Vielmehr setzt umgekehrt schon der Richtplan denklogisch voraus, dass die sozusagen exemte Stellung des Geländeumgriffs, die in der zeichnerischen Darstellung durch eine blaue Begrenzungslinie gemäss Anlage zu Art. 1 Abs. 2 des Nachtragsvertrages SG 954.551 markiert ist, fortgefallen ist, bevor der Kanton durch das raumordnerische Institut des Richtplans eigene Kompetenzen ausübt, die der Zweckbestimmung des öffentlichen Eisenbahnbetriebs zuwiderlaufen oder diese Zweckbestimmung gänzlich verunmöglichen.

Denn in concreto ist für die Gütergleisumfahrungen auf absehbare Jahrzehnte gerade nicht festzustellen, dass sie dauerhaft für den öffentlichen Eisenbahnbetrieb

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

entbehrlich geworden seien.

Zunächst ist daran zu erinnern, dass das DB-seitige Projekt der NBS/ABS Karlsruhe-Basel für den Bereich Kleinbasel (sog. Planfeststellungsabschnitt 9.3) stets die planerische "Option Hochrhein" aufgezeigt hat, um die neu projektierte Gruppe F des Badischen Rangierbahnhofs über eine zusätzliche Weiche an die bestehende, tiefstliegende Brücke über die Freiburgerstrasse und die Wiese gleismässig zu verbinden und die Güterzüge nach und von Grenzach und weiter über eines der derzeit ausser Betrieb genommenen Umfahrungsleise zu leiten. Dies entspricht faktisch einer Wiederinbetriebnahme der früheren Umfahrung von der am selben Ort situierten ehemaligen Gruppe F/Fu nach Grenzacher Horn für beide Richtungen (historische DB-Streckennummerierung: 4420; eine Nummerierung seitens BAV ist nicht vergeben).

Zwar sehen die DB Netz als Bauherrin und das BEV als Eigentümerin in Anbetracht des derzeit und prognostiziert geringen Güterzugaufkommens von drei Zugpaaren keinen Grund, diese "Option Hochrhein" tatsächlich zu errichten. Diese Einschätzung wird bauherren- und eigentümerseitig auch unter dem spezifischen Aspekt der Störfallvorsorge vertreten, wonach eine Risikominderung bei einer tatsächlichen Realisierung der "Option Hochrhein" nicht erweislich ist, vielmehr lediglich von einer Risikoumlagerung dahingehend auszugehen ist, dass dann zwar nicht wartende / umsteigende Reisende auf den Perrons, hingegen aber die Wohnbevölkerung und Beschäftigte in den Arealen "Im Surinam" / Hirzbrunnen im Nahbereich eines Störfalls betroffen seien. Die letzt gültige Entscheidung über das Ja oder Nein, die "Option Hochrhein" zu realisieren , wird jedoch erst das BAV als Leitbehörde des noch zu beantragenden Plangenehmigungsverfahrens im Abschnitt 9.3 zu treffen haben.

Aber auch dann, wenn das BAV so entscheiden wird, wie es Bauherrschaft und Eigentümerin demnächst beantragen werden , ist eine künftige Wiedernutzung für eisenbahnbetriebliche Zwecke auf Grund anderer Projekte mehr oder minder wahrscheinlich, zumindest nach derzeitigem Wissenstand nicht auszuschliessen.

So kann schon jederzeit das BA V auf Grund eigener pflichtgemässer Erkenntnis oder auf Veranlassung der deutschen Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt seine Entscheidung revidieren und die erneute Inbetriebnahme nach Durchführung der dazu erforderlichen ausserordentlichen Instandhaltung verfügen.

Die dritte Möglichkeit einer allfälligen Umnutzung steht im Sachzusammenhang einer nicht nur vom Kanton BS, sondern auch von den Kantonen SH und AG - lebhaft gewünschten Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel Bad Bf und Erzingen/ Baden. Dieses Projekt hat DB-seits den Status abgeschlossenes Vorprojekt; die jetzige Richtplanänderung führt es gleichermassen als Stand "Zwischenergebnis" (siehe obige Ausführungen).

Wenn dann dieses Projekt zur Genehmigungsplanung fortentwickelt sein wird, ergibt

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

sich erst, ob die ausser Betrieb genommene Gleisbereiche zu dessen Realisierung benötigt werden, sei es

- durch dauerhafte Umverlegung eines oder beider Streckengleise in die Axe der ausser Betrieb genommenen Güterumfahrungen mit Oberleitung dort. Dies ist von theoretischer Warte betrachtet ziemlich unwahrscheinlich;
- durch temporäre Umverlegung eines oder beider Streckengleise in die Axe der ausser Betrieb genommenen Güterfahrungen, um die Oberleitungsmasten unbeeinflusst vom laufenden Verkehr der Dieseltriebwagen errichten zu können. Da einzig in diesem Perimeter mit dem Gleis der Wiesentalbahn drei parallel verlaufende Gleise bestehen, mag dies aus Gründen der sicheren Baudurchführung sinnvoll sein. Zugleich würde damit auch zuverlässig das zollseitige Gräuel vermieden, das jeglichem grenzüberschreitendem Busersatz zwischen Basel Bad Bl und Grenzach (oder Weil am Rhein) immanent ist;
- durch temporäre Wiederinbetriebnahme als Baugleis, um die Oberleitungsmasten auf Bahnwagen in nächster Nähe zum Einbauort zu verbringen (allenfalls sogar Herstellung einer temporären Piste in der Axe der ausser Betrieb genommenen Güterumfahrungen). Damit wird die Wohnbevölkerung im Quartier Hirzbrunnen jedenfalls nicht einer Lastwagenanlieferung vermittelst der Quartierstrassen ausgesetzt.

Auch zu diesen drei Möglichkeiten gilt, was wir vorstehend zur "Option Hochrheinstrecke" ausgeführt haben: der Entscheid liegt beim BAV, wenn das Elektrifizierungsprojekt im Kantonsbereich dort zur Plangenehmigung vorgelegt sein wird .

Sodann - auch insoweit nehmen wir Rückbezug auf unsere obigen Anmerkungen zum Schienenverkehr - kommen die vorhandenen Gleisanlagen auch ernsthaft dafür in Betracht, rechtsrheinische Abstellkapazitäten nach Verwirklichung des Herzstücks zu schaffen.

Oder aber, womöglich zeitlich noch eher, erweist sich das zur Wiesentalbahn oben angedachte Überleiten der talwärts bestimmten Züge auf das Gleis von Grenzach als unzweckmässig. Träfe dies zu, ist für einen minutengenauen Viertelstundentakt bis und mit Riehen die Parallelführung des ausser Betrieb genommenen Gütergeleises nach Grenzach zumindest von Grundstückssituation prädestiniert, einer künftigen Doppelspurinsel für die Wiesentalbahn baulich zu dienen.

Aus all diesen Gründen beantragen wir die ersatzlose Streichung der betreffenden Passagen in den Textteilen der Objektblätter M 3.1 und M 3.2 und der damit korrespondierenden Karteneinträge.

Hingegen besteht ausdrücklich kein Bedenken, was die vorgesehene Formulierung zur *Velostation Badischer Bahnhof* betrifft (Buchst. a) des Objektblatts M 3.2 "Veloverkehr").

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
288.	M 3 Langsamverkehr	SBB	Massnahme Fuss- und Velobrücke Zolli: Die Massnahme ist mit dem Ausbau der Elsässerbahn Basel SNCF - Basel SI. Johann 1 Westkopf Basel SBB abzustimmen. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i>	Berücksichtigt. M3.1 Ziff. d) und M3.2 Ziff. b) mit folgendem Satz ergänzen: <u>„Die Massnahme ist mit dem allfälligen Ausbau der Elsässerbahn Basel SNCF - St. Johann abzustimmen.“</u>
			Massnahme Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof Wolf: siehe Bemerkungen zu Objektblatt A 1, Agglomerationsprogramm. <i>Wir beantragen den Verzicht auf die Fuss- und Velopasserelle Dreispitz - Güterbahnhof bzw. fordern eine stützenfreie Konstruktion.</i>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 196.
			Neue Gleisfeldquerung West, Bahnhof SBB: Die Massnahme ist mit dem Ausbau der Perronanlagen Bahnhof SBB, Seite Gundeldingen (Massnahme M 1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschiessung abzustimmen. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i>	Berücksichtigt. M3.1 Ziff. s) und M3.2 Ziff. u) mit folgendem Satz ergänzen: <u>„Die Massnahme ist mit dem Ausbau der Perronanlagen Bahnhof SBB, Seite Gundeldingen (Massnahme M 1.1/d) und mit der Studie neue Perronerschiessung abzustimmen.“</u>
			Velostationen Bahnhof SBB: Die Massnahmen sind mit SBB Immobilien (Velokonzept) und der laufenden Studie neue Perronerschiessung abzugleichen. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i>	Diese Eintragungen entsprechen dem aktuellen Stand des Velokonzeptes SBB/BVD. Darin steht auch der Abgleich mit laufenden Planungen der SBB.
289.	M 3.1 Fussverkehr	Planungsgruppe Gundeldingen	1) S-Bahn-Haltestelle Dreispitz: Der Merian Park (Grün 80) ist für das Gundeldingen ein wichtiger Freiraum und besitzt als solcher spezielle Qualitäten. Der Zugang vom öV-Knoten Dreispitz zum Merian Park ist jedoch nicht attraktiv. Dieser Handlungsbedarf ist im Richtplan als Planungsauftrag abzubilden.	Berücksichtigt unter j) Fuss- und Velowege Dreispitz: <u>„...insbesondere auch zum Merian-Park (Botanischer Garten).“</u> Die Verbesserung der Anbindung des Grünraums Brüglinger Ebene an das Entwicklungsgebiet Dreispitz aber auch an den ÖV-Knoten rund um die S-Bahn-Station Dreispitz und damit auch das Gundeldinger Quartier ist Bestandteil des Gesamtkonzepts Dreispitz. Im vorgesehenen Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen und im allfälligen Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist das Anliegen ebenfalls zu thematisieren.

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

		2) Mobilität: Die Aufenthaltsqualität für Menschen (Fussgänger) im Strassenraum ist zu erhöhen. Dieses Ziel sollte aufgeführt werden und nicht nur die Entlastung der Wohngebiete. Gerade im Gundeldingen macht das Leben auf der Strasse ein wichtiger Teil der Lebensqualität dieses Quartiers aus.	Berücksichtigt (siehe auch Ziff. 292): „Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines <u>sicheren</u> , attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie <u>sicherer verkehrsberuhigter Wohnquartiere</u> . <u>Dies beinhaltet auch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Menschen im Strassenraum</u> . Mit dem Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege...“
290.	M 3.1 Fussverkehr	Pro Natura	Massnahmen /Details zu den örtlichen Festlegungen
			c) Fusswegverbindung Rheinsprung - Pfalz - St. Alban-Rheinweg Diese Fusswegverbindung würde das bisher weitgehend ungestörte Rheinufer empfindlich stören und seinen ökologischen Wert negativ beeinflussen. Die Fusswegverbindung sei aus dem Richtplan zu streichen. Über den Münsterplatz ist ein akzeptabler Umweg vorhanden.
			g) Fuss und Veloverbindung Unterer Rheinweg - Westquai Diese Wegeverbindung führt entlang des Rheinufer, welches im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen wurde. Hier ergibt sich ein Konflikt mit dem Naturschutz. Analog der bereits im Richtplan vorgenommenen textlichen Ergänzung bei der Massnahme Fuss- und Veloweg Zolli (d) sei auch hier folgender Satz einzufügen: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.
			h) Fuss und Velobrücke Dreiländereck - Zoll Friedlingen Diese Wegeverbindung führt entlang des Rheinufer, welches im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen wurde. Hier ergibt sich ein Konflikt mit dem Naturschutz. Analog der bereits im Richtplan vorgenommenen textlichen Ergänzung bei der Massnahme Fuss- und Veloweg Zolli (d) sei auch hier folgender Satz einzufügen: Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.
			k) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse - Hirzbrunnen-Promenade Im Bereich der Bahngleise lebt eine Population der geschützten Geburtshelferkröte. Diese Amphibien halten sich regelmässig auf der Hirzbrunnen-Promenade auf und nutzen sie auch als Ausbreitungskorridor. Während die Spaziergänger bisher die Population durch das Zertreten 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 besteht die Gefahr, dass die gesetzlich geschützte Geburtshelferkrötenpopulation ausgelöscht wird. Wir beantragen daher, diese Verbindung nicht auszubauen und auch nicht für den Veloverkehr zu öffnen.
			Wurde in der Volksabstimmung vom 18. Mai 2014 verworfen und wird aus dem Richtplan entfernt.
			Berücksichtigt. M3.1 Ziff. g) und M3.2 Ziff. d) mit folgendem Satz ergänzen: <u>„Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.“</u>
			Berücksichtigt. M3.1 Ziff. h) und M3.2 Ziff. e) mit folgendem Satz ergänzen: <u>„Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt.“</u>
			Teilweise berücksichtigt: Die Hirzbrunnenpromenade ist nicht mehr als kantonale Veloroute vorgesehen. Ob die Promenade für den lokalen Veloverkehr ohne Ausbau des Weges geöffnet werden kann, wird separat untersucht. Anpassung Titel: „ Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse – <u>Rankstrasse</u> (Hirzbrunnen-Promenade)“

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		q) Fuss- und Veloweg Badischer Bahnhof - Grenzach-Wyhlen Dieser neue Weg soll auf den ehemaligen Gütergleisen der Deutschen Bahn AG geführt werden. Diese Gleise sind jedoch im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgeführt. Stellenweise gelten sie auch als Ausgleichsflächen für die PEZA. Besonders seltene Arten wie z.B. die Schlingnatter kommen hier vor. Eine angemessene Berücksichtigung der Naturschutzanliegen beim Bau des Fuss- und Veloweges ist nicht möglich. Daher beantragen wir, diese Massnahme aus dem Richtplan zu streichen.	Siehe Ziff. 284, 287 sowie 296/o. Neuformulierung Massnahme: „Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.“	
291.	M 3.1 Fussverkehr	Quartierkoordination Gundeldingen	1) S-Bahn-Haltestelle Dreispitz: Der Merian Park (Grün 80) ist für das Gundeldingen ein wichtiger Freiraum und besitzt als solcher spezielle Qualitäten. Der Zugang vom öV-Knoten Dreispitz zum Merian Park ist jedoch nicht attraktiv. Dieser Handlungsbedarf ist im Richtplan als Planungsauftrag abzubilden.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 289/1.
		2) Mobilität: Die Aufenthaltsqualität für Menschen (Fussgänger) im Strassenraum ist zu erhöhen. Dieses Ziel sollte aufgeführt werden und nicht nur die Entlastung der Wohngebiete. Gerade im Gundeldingen macht das Leben auf der Strasse ein wichtiger Teil der Lebensqualität dieses Quartiers aus.	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 289/2.	
292.	M 3.1 Fussverkehr	VCS beider Basel	Wir unterstützen in aller Form die Förderung des Fussverkehrs und die Festlegung eines dichten, sicheren und attraktive Fusswegnetzes.	Z. K. genommen.
		Ergänzung: Der Fussverkehr soll als siedlungsgerechte, und <u>umweltschonende und raumsparendste</u> Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Veloverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines <u>sicheren</u> , attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie sicherer <u>verkehrsberuhigter</u> Wohnquartiere.	Berücksichtigt. „Der Fussverkehr soll als siedlungsgerechte, und <u>umweltschonende und raumsparendste</u> Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Veloverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs mittels Bereitstellung eines <u>sicheren</u> , attraktiven und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes sowie sicherer <u>verkehrsberuhigter</u> Wohnquartiere.“	
		Planungsgrundsatz/-anweisung 2, Korrektur: Fussgängerquerungen über und -verbindungen entlang von Hauptverkehrsstrassen sind sicher zu gestalten, <u>insbesondere auch über und entlang von verkehrsorientierten Strassen.</u>	Berücksichtigt. Fussgängerquerungen über und -verbindungen entlang von Hauptverkehrsstrassen sind sicher zu gestalten, <u>insbesondere auch über und entlang von verkehrsorientierten Strassen.</u>	
		Örtliche Festlegung k), Korrektur: Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse - <u>Rankstrasse</u> (Hirzbrunnen-Promenade)	Berücksichtigt. M 3.1 Ziff. k) und <u>M 3.2 Ziff. i)</u> Anpassung Titel: Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse - <u>Rankstrasse</u> (Hirzbrunnen-Promenade) Als Veloroute aus dem Richtplan entfernt.	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		<p>Massnahmen/Details o) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein, Korrektur: Neue attraktive LV-Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung Osttangente.</p>	Z. K. genommen.	
293.	M 3.1 Fussverkehr	Wanderwege beider Basel	<p>Per E-Mail vom 28. November 2012 haben Sie auf das eingangs erwähnte Öffentliche Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren aufmerksam gemacht Für den Einbezug der Wanderwege beider Basel als anerkannte kantonale Wanderweg-Fachorganisation in dieses Verfahren möchten wir Ihnen bestens danken.</p> <p>Als Fachorganisation für Wanderwege sehen wir unsere Aufgabe im Rahmen der Mitwirkung darin, unsere fachspezifischen Interessen einzubringen. Wir äussern uns deshalb bewusst nicht zu anderen im Richtplan enthaltenen Elementen.</p> <p>Das Thema Wandern bzw. das Wanderwegnetz wird im Richtplan unter AM3.2.3 Langsamverkehr Fussgängerkehr angesprochen. Dazu wird vermerkt, dass die Massnahmen in diesem Zusammenhang in einem separaten Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege detailliert behandelt würden. Dem Internetkommentar zu diesem Teilrichtplan kann entnommen werden, dass das ganze Wanderroutennetz neukonzipiert worden ist und die Neusignalisation bis im Frühjahr 2013 umgesetzt sein wird. <i>Aufgrund dieser Situation möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass das im Richtplan unter AM3.2.3 abgebildete Fuss- und Wanderwegnetz nicht mehr den aktuellen Verhältnissen entspricht.</i></p>	Die Aktualisierung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege folgt. Die Karten im Richtplan werden zu einem späteren Zeitpunkt angepasst.
294.	M 3.2 Veloverkehr	Bundeseisenbahnvermögen D	<p>... besteht ausdrücklich kein Bedenken, was die vorgesehene Formulierung zur Velostation Badischer Bahnhof betrifft (Buchst. a) des Objektblatts M 3.2 .Veloverkehr").</p>	Z. K. genommen.
295.	M 3.2 Veloverkehr	Grüne Partei Basel-Stadt	<p>d. S. 150 Eine neue sichere Veloverbindung zwischen (Bahnhof SBB-) Heumattstrasse und Heuwaageviadukt ist nötig.</p>	Die Verbindung ist im Teilrichtplan Velo als Basisroute enthalten (siehe folgende Ziff. 307).
296.	M 3.2 Veloverkehr	Pro Natura	<p>Bei folgenden Massnahmen verweisen wir auf die Aussagen, die wir unter M 3.1 Fussverkehr gemacht haben und beantragen eine textliche Berücksichtigung der Anliegen des Naturschutzes: d) Fuss und Veloverbindung Unterer Rheinweg - Westquai, e) Fuss und Velobrücke Dreiländereck - Zoll Friedlingen</p> <p>Bei folgenden Massnahmen verweisen wir auf die Aussagen, die wir unter M3. 1 Fussverkehr gemacht haben und beantragen eine Streichung aus dem Richtplan: i) Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse - Hirzbrunnenpromenade, m) Fuss- und Veloverbindung Hirzbrunnenpromenade,</p>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 290.
			Z. K. genommen. Siehe Ziff. 290.	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		o) Fuss- und Veloweg Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen.	Siehe Ziff. 284, 287 sowie 290/q. Neuformulierung Massnahme: <u>„Sichere und direkte Verbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise.“</u>	
297.	M 3.2 Veloverkehr	Pro Velo	Wir begrüßen die verfeinerten Planungsgrundsätze im Objektblatt M 3.2., ebenso wie die Massnahme-Details zu den örtlichen Festlegungen.	Z. K. genommen.
		Gerne werden wir im neuen Jahr zum dann aufliegenden Teilrichtplan Velo Stellung beziehen. Wir möchten Sie bitten, die dazugehörige Karte in guter Qualität ins Netz zu stellen .	Z. K. genommen.	
298.	M 3.2 Veloverkehr	SBB	siehe M 3.1 Fussverkehr	
299.	M 3.2 Veloverkehr	VCS beider Basel	Wir unterstützen in aller Form die Förderung des Veloverkehrs und die Festlegung eines dichten, sicheren und attraktive Velowegnetzes. Es soll jedoch ein konkreter Zielwert des Veloanteils am Gesamtverkehr festgelegt werden, an welchem sich die Förderungseffekte messen lassen.	Das primäre gesetzlich festgeschriebene Ziel ist die Reduktion des MIV um 10%. Ob die Verlagerung auf den ÖV, das Velo oder den Fussverkehr entfällt ist sekundär. Eine quantitative Vorgabe ist nicht zielführend.
		Ergänzung: Der Veloverkehr soll als siedlungsgerechte, und umweltschonende und raumsparende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen. Der Veloanteil am Gesamtverkehr soll während der Geltungsdauer des Richtplanes verdoppelt werden. Das klare Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes – unterschieden in ein Basis- und ein Pendlerrouthenetz –, <u>Reduktion des MIV, verkehrsberuhigter Wohnquartiere</u> sowie der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.	Teilweise berücksichtigt. „Der Veloverkehr soll als siedlungsgerechte, und umweltschonende und raumsparende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils des ÖV und des Fussverkehrs beitragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes – unterschieden in ein Basis- und ein Pendlerrouthenetz –, <u>verkehrsberuhigter Wohnquartiere</u> sowie der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.“	
		Planungsgrundsatz/-anweisung 3; Korrektur: Auf verkehrsorientierten Strassen und an Knoten sind, wo notwendig, bauliche und/oder betriebliche Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen. <u>realisieren.</u>	Teilweise berücksichtigt. „Auf verkehrsorientierten Strassen und an Knoten sind, wo notwendig, <u>bauliche und/oder betriebliche</u> Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.“	

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

Planungsgrundsatz/-anweisung 5; Ergänzung: Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen, <u>an den wichtigen Tram- und Bushaltestellen</u> und in der Innenstadt). <u>Ergänzend sind gut platzierte dezentrale Einzelanlagen wichtig.</u>	Teilweise berücksichtigt (siehe auch Ziff. 166). „Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem an den Bahnhöfen und in der Innenstadt). <u>Die Abstellplätze sollen gut zugänglich sein und sich in der Nähe der Hauptziele (z.B. Perrons) befinden. In Ergänzung dazu sind dezentrale kleinere Abstellflächen wichtig.</u> “
Planungsgrundsatz/-anweisung NEU (analog Fussverkehr): <u>Schulwege und Zugänge zu öffentlichen Bauten sowie zu Park- und Grünanlagen sind insbesondere für den Veloverkehr sicher zu gestalten.</u>	Ist mit bestehendem Planungsgrundsatz 1 genügend abgedeckt.
Örtliche Festlegung i), Korrektur: Fuss- und Veloverbindung Bäumlhofstrasse - <u>Rankstrasse</u> (Hirzbrunnen-Promenade)	Berücksichtigt. Siehe Ziff. 292.
Örtliche Festlegung NEU v): <u>Velostationen an den wichtigen Tram- und Bushaltestellen (Bike&Ride)</u> Entsprechende Massnahmen/Details ergänzen.	Nicht berücksichtigt. Konkrete Auflistung aller Projekte nicht richtplanrelevant. Allgemeiner Hinweis gehört nicht zu örtlichen Festlegungen (ist aber bei Planungsgrundsatz 5 ergänzt).
Örtliche Festlegung NEU w): <u>Neue direkte und sichere Veloverbindung (Bahnhof SBB -) Heumattstrasse – Heuwaageviadukt</u>	Nicht berücksichtigt. Die Verbindung ist im Teilrichtplan enthalten. Reine Verbesserungsmassnahmen rechtfertigen keinen Richtplaneintrag.
Massnahmen/Details f) Ergänzung: Neue Verbindung durch das Entwicklungsgebiet Erlenmatt auf der Strecke Erlkönigweg – Amerbacherstrasse - <u>Wiesekreisel</u> zur internen Quartierschliessung <u>und als Zugang zum Naherholungsgebiet Lange Erlen.</u>	Anbindung Wiesekreisel existiert bereits.
Massnahmen/Details l) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein, Korrektur: Neue attraktive LV -Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel parallel zur Schwarzwaldbrücke. Das Vorhaben steht im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung Osttangente.	Z. K. genommen.
Massnahmen/Details t) Velostationen Innenstadt, Korrektur: Mit Velostationen in den möglichen Bereichen Heuwaage, Aeschenplatz, Petersplatz, Barfusserplatz / Theater, Marktplatz / Schifflande und Claraplatz werden einerseits Komfort und Sicherheitsansprüche der Velofahrenden befriedigt. Die gute Platzierung	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
		von dezentralen Einzelanlagen schafft Übersichtlichkeit und damit als auch stadte- stalterische Möglichkeiten durch die Aufhebung von Einzelanlagen geschaffen . Die möglichen Standorte decken sämtliche Innenstadt-Zufahrten ab und sollen wo sinn- voll auch mit künftigen Haltestellenzugängen zum geplanten Herzstück der Regio-S- Bahn Basel koordiniert werden.		
300.	M5.1 Hafenan- lagen: Rheinhä- fen als Güter- verkehrs-dreh- scheibe	Pro Natura	In diesem Kapitel wird die Transformation des Hafengebietes behandelt. Dabei soll auch der Bau des trimodalen Containerterminals Basel mit einem neuen Hafenbe- cken auf dem Gelände des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs realisiert wer- den. Das Kapitel "Räumliche Konflikte" geht nicht auf den Konflikt mit den Anliegen des Naturschutz ein, obwohl der ehemalige Badische Rangierbahnhof eine äusserst hohe ökologische Wertigkeit bzgl. Lebensraum und ökologische Vernetzung besitzt. Aus diesem Grund wurde er auch als Singularität im nationalen Trockenwiesen- und weideninventar aufgenommen.	Teilweise berücksichtigt. Unter „Räumliche Konflikte“ wird ergänzt: <u>„Bei der Planung haben die erforderlichen Abwä- gungen mit den Anliegen des Naturschutzes zu erfolgen.“</u> (Erläuterung: Der Begriff Naturschutz umfasst auch die TWW-Objekte, zudem kann er bundes- und kantonalrechtlich aufgefasst werden.)
301.	M5.1 Hafenan- lagen: Rheinhä- fen als Güter- verkehrs-dreh- scheibe	SBB	Siehe Bemerkung zu Objektblatt S 1.2, Schwerpunkte der Siedlungs- und Stadtent- wicklung. Bis planerisch gefestigte Antworten vorliegen, bleibt eine Verlagerung des Hafenbahnhofs vorbehalten. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i>	Z. K. genommen. Siehe Ziff. 93, zweite Anmerkung.
302.	M5.1 Hafenan- lagen: Rheinhä- fen als Güter- verkehrs-dreh- scheibe	VCS beider Basel	Konsequente Bezeichnung Schweizerische Rheinhäfen (statt Rheinhäfen beider Basel) Räumliche Konflikte, Ergänzung: Dabei ist Sorge zu tragen dafür, dass Kleinhüningen und das Klybeckquartier als <u>sozial gut durchmischter</u> Wohnstandort aufgewertet und der Rheinraum als ein at- traktiver Erlebnis-, Wohn- und Arbeitsraum entwickelt und gestaltet wird. <u>Wichtig ist</u> <u>die Öffnung des Klybeckquais für die Öffentlichkeit.</u> Wichtige berührte Interessen, Ergänzung: <u>Interessen des Natur- und Umweltschutzes (Luftreinhaltung)</u>	Der Kontext erlaubt stellenweise eine Abweichung, um eine ermüdende Repetition zu vermeiden; es ist klar, dass Schweizerische Rheinhäfen gemeint sind. Städtebaulichen Zielsetzungen mit Minimierung der räumlichen Konflikte sind Aufgaben, die in der vorgesehenen Stadtteilrichtplanung (siehe S 1.3 Schwerpunktgebiet 3Land...) zu bearbeiten sind. Berücksichtigt. <u>Interessen des Natur- und Umweltschutzes.</u>
303.	M 6.1 Güterver- kehrslogistik	Bund (UVEK; ARE) Anhang Schweizeri- sche Bun- desbahnen SBB	SBB Cargo als Anbieterin von Schienentransportleistungen begrüsst die angestrebte Konzentration der verschiedenen Logistikfunktionen mit einer Bündelung der Ver- kehrsströme. Voraussetzungen hierfür sind unter anderem optimale und rationell betreibbare Anbindungen an das übergeordnete Schienen- und Strassennetz. Ver- drängen hochwertige Nutzungen Bahnanlagen des Schienengüterverkehrs, sind bei nachgewiesenem Bedarf die Voraussetzungen für den Realersatz zu schaffen.	Z. K. genommen.

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
			Die SBB weisen zudem auf die Massnahme <i>b) Hafen- und Güterlogistikareal auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof (L Hund L)</i> im Objektblatt M 6.1 Güterverkehrslogistik hin. Der vorliegende Richtplaneintrag deckt sich mit den unternehmerischen Stossrichtungen von SBB Cargo als Grundeigentümerin und erfährt deren Zustimmung. In wie weit die räumlichen und bahnbetrieblichen Voraussetzungen für eine Kompensation des Hafenbahnhofes auf den verbleibenden Restflächen gegeben sind, ist zur Zeit offen.	Siehe die Ausführungen unter Ziffer 81. Um den differenzierten Bedingungen gerecht zu werden, werden die zwei Standorte Hafenlogistik: L und L ^H , neu in drei aufgeteilt: L ^T : Terminal Basel-Nord, trimodaler Umschlagshof L ^H : Logistikstandort Hafenbecken L ^{HB} : Standort Hafenbahnhof
304.	M 6.1 Güterverkehrslogistik	Bundeseisenbahnvermögen D	Abschliessend sei noch erwähnt, dass nach den uns von SBB Cargo und SRH gegebenen Informationen zum trimodalen Terminal Basel Nord dieses weder bestimmt ist noch geeignet erscheint, den heutigen Hafenbahnhof Kleinhüningen zu ersetzen. Insoweit ist der kursiv gesetzte Schluss Hinweis im Objektblatt M 6.1 "Güterverkehrslogistik" aus unserem Wissensstand nicht nachvollziehbar. Wir enthalten uns jedoch einer konkreten Änderungsbitte mangels eigener Betroffenheit.	Siehe Ziff. 93 mit Verweis auf die Ausführungen des UVEK unter Ziffer 81.
305.	M 6.1 Güterverkehrslogistik	Grüne Partei Basel-Stadt	Es fehlt die Zielsetzung, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern und die <i>Alpeninitiative</i> umzusetzen. Während Basel als Tor zur Schweiz einen neuen Hafen plant und baut, muss dabei auch der Weitertransport der Güter nicht per Lastwagen sondern prioritär auf der Schiene einbezogen werden.	Teilweise berücksichtigt (im einleitenden Text). „Die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in und aus der Schweiz. <u>Die Logistikanlagen in Basel unterstützen die Bemühungen des Bundes zur Verlagerung des Alpen transitverkehrs.</u> “
306.	M 6.1 Güterverkehrslogistik	Pro Natura	Wie im Kapitel M5.1 Hafenanlagen wird die diesem Kapitel die Verlagerung des Hafens auf das Areal des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs behandelt. Im Gegensatz zum vorherigen Kapitel wird hier erwähnt, dass die Anliegen des Naturschutzes <u>soweit wie möglich</u> zu integrieren seien. Der Richtplan geht jedoch von den falschen Voraussetzungen aus, dass die Anliegen der Hafenvirtschaft und der Güterverkehrslogistik über den Anliegen des Naturschutzes stehen, sodass letztere nur <u>soweit wie möglich</u> zu integrieren seien. Dabei ist das Gegenteil der Fall: Während der Naturschutz durch die Aufnahme des Gebiets als Singularität in das Trockenwiesen- und weideninventar eine nationale Bedeutung besitzt, wurde dieser Nachweis beim vorgesehenen Ausbau und Verlagerung des Hafens und der Erstellung der Güterverkehrslogistik noch nicht erbracht. Wir stellen daher den Antrag Planungsgrundsätze aufzustellen, nach denen eine Verlagerung der Hafennutzung und die Realisation der Güterverkehrslogistik nur unter vollständiger Berücksichtigung der Naturschutzanliegen zu erfolgen haben. Zudem muss eine Interessensabwägung durchgeführt werden, die aufzeigt, warum Hafen und Güterverkehrslogistik überhaupt auf dem Bahnareal realisiert werden können.	Teilweise berücksichtigt. Ein neuer Planungsgrundsatz wird nicht definiert, da das nationale Interesse sowohl an der Logistik als auch am Naturschutz auf Bundesebene abgewogen werden muss. Die Aussage unter Massnahme b), „...die Ansprüche des Naturschutzes sind soweit wie möglich zu integrieren“ wird jetzt in die Aussage wie folgt aufgenommen: <u>„Zu berücksichtigen ist dabei der Ausbau der Bahnschiene Rheintal, zu berücksichtigen sind die Ansprüche des Naturschutzes.“</u>

	Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
307.	M 6.1 Güterverkehrslogistik	SBB	<p>SBB Cargo, als Anbieterin von Schienentransportleistungen begrüsst die angestrebte Konzentration der verschiedenen Logistikfunktionen mit einer Bündelung der Verkehrsströme. Voraussetzungen hierfür sind unter anderem optimale und rationell betreibbare Anbindungen an das übergeordnete Schienen- und Strassennetz. Verdrängen hochwertige Nutzungen Bahnanlagen des Schienengüterverkehrs, sind bei nachgewiesenem Bedarf die Voraussetzungen für Realersatz zu schaffen.</p> <p>Massnahme b) Hafen- und Güterlogistikareal auf dem ehemaligen Badischen Rangierbahnhof: Der vorliegende Richtplaneintrag deckt sich mit den unternehmerischen Stossrichtungen von SBB Cargo als Grundeigentümerin, den mitplanenden Schweizerischen Rheinhäfen und erfährt unsere Zustimmung.</p> <p>In wie weit die räumlichen und bahnbetrieblichen Voraussetzungen für eine Kompensation des Hafenbahnhofes auf den verbleibenden Restflächen gegeben sind, ist zur Zeit offen. Bis planerisch gefestigte Antworten vorliegen, bleibt dies vorbehalten. <i>Wir bitten um entsprechende Ergänzung des Textes.</i></p>	<p>Ist ersetzt durch aktuellere Fassung via Bund (UVEK, ARE), siehe Ziff. 302.</p> <p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 93, zweite Anmerkung.</p>
308.	M 6.1 Güterverkehrslogistik	VCS beider Basel	<p>Ergänzung: Da die internationale Wasserstrasse Rhein in Basel endet, findet der Umschlag Wasserstrasse – Schiene /Strasse zur übrigen Schweiz und im alpenquerenden Transitverkehr hier statt; die Region Basel bildet das Tor für den Gütertransport in und aus der Schweiz. <u>Basel ist daher eine Schlüsselstelle zur Umsetzung der Alpeninitiative. Das klare Ziel ist die konsequente Verladung der auf dem Wasserweg und per Lastwagenverkehr ankommenden Güter auf die Schiene.</u></p>	<p>Z. K. genommen. Siehe Ziff. 305.</p>
309.	Neues Objektblatt: M 6.2 Citylogistik	VCS beider Basel	<p>Es ist ein Objektblatt zu Citylogistik zu ergänzen, das eine nachhaltige innerstädtische Feinverteilung der Güter festlegt. Positive Beispiele sind Nijmegen (NL), Burgdorf (BE).</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Siehe Ziff 64 (unter ST 11) ST Neue Citylogistik.</p>
310.	VE 1.2 Energie	Bund (UVEK; ARE)	<p>Der Sachplan Übertragungsleitungen SÜL des Bundes enthält auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt Teile des vom Bundesrat genehmigten strategischen Netzes der 132 kV-Leitungen. Zwecks Koordination der Übertragungsleitung mit weiteren Raumnutzungen empfiehlt der Bund dem Kanton die bereits bestehende Hochspannungsleitung in Richtplantext und -karte als Ausgangslage aufzunehmen.</p> <p>Auftrag für die Überarbeitung des Richtplans:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Hochspannungsleitung auf dem Kantonsgebiet ist gemäss SÜL in Richtplantext und -karte als Ausgangslage aufzunehmen. 	<p>Berücksichtigt. (> Kartographie S&A-P)</p>
311.	VE 2.1 Abwasserableitung, Abwasserreinigung	Basel-Landschaft, Kanton	<p>Im Abschnitt "Abwasserreinigung" wird auf die Mischwasserbehandlung eingegangen.</p>	

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme	
gung		Wir stellen den Antrag auf folgende Ergänzung: "Die der Abwasserreinigung Basel angeschlossenen Baselbieter Gemeinden koppeln bereits aktuell ihre Mischwasserfrachten gemäss den jeweiligen kommunalen Generellen Entwässerungsplanungen (GEP) ab soweit dies technisch und/oder ökonomisch sinnvoll ist. Der Kanton Basel-Landschaft beteiligt sich über seinen Kläranlagenbetreiber Amt für Industrielle Betriebe kostenmässig an den zu erstellenden Mischwasserrückhaltebecken." U.E. stellt dies eine sinnvolle Präzisierung des Sachverhalts dar.	Diese Ergänzung ist nicht notwendig, da die Erstellung von Mischwasserrückhaltebecken im Kanton Basel-Landschaft für den Kanton Basel-Stadt nicht relevant ist. Das Mischwasserrückhaltebecken bei der ARA Basel ist bereits gebaut, weitere werden nicht hinzukommen.	
		Planungsgrundsatz/Planungsanweisung 1 sagt aus, dass die Massnahmen für den Havariefall im Rahmen eines regionalen Havariekonzepts mit den betroffenen Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft zu koordinieren seien. Unseres Erachtens ist die alleinige Erwähnung "betroffener Gemeinden" nicht ausreichend, sind doch die kantonalen Baselbieter Behörden "Amt für Umweltschutz und Energie" sowie das "Sicherheitsinspektorat" Bewilligungs- und Überwachungsbehörde in diesem Bereich und deshalb zwingend miteinzubeziehen.	Berücksichtigt. Modifikation wie vorgebracht. "Diese Massnahmen sind im Rahmen eines regionalen Havariekonzepts mit den betroffenen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zu koordinieren".	
		Wir stellen den Antrag, die Planungsanweisung wie folgt zu korrigieren: "Diese Massnahmen sind im Rahmen eines regionalen Havariekonzepts mit den betroffenen Behörden des Kantons Basel-Landschaft zu koordinieren".		
312.	VE 2.2 Abfall	Basel-Landschaft, Kanton	Wir begrüssen ausdrücklich den im Abschnitt "Umweltverträgliche Behandlung der nicht vermeid- und verwertbaren Abfälle" verankerten Grundsatz partnerschaftlicher Kooperationslösungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften.	Z. K. genommen.
			Im Abschnitt "Entsorgungsnähe und ökologisch optimierte Transporte" hingegen beantragen wir die ersatzlose Streichung der Aussage "Ein unausgeschöpftes Potenzial besteht hier bei den Anlieferungen der basellandschaftlichen Abfälle in die KVA Basel", da die Anlieferung von Abfällen in die KVA Basel mittels Bahntransporten eine seinerzeitige Forderung des Umweltverbandes WWF im Zusammenhang mit dem Bau der KVA Basel ist. Seit der Inbetriebnahme der KVA Basel sind die diesbezüglichen Optimierungsmöglichkeiten sorgfältig geprüft und geeignete Massnahmen umgesetzt worden (Bahnanlieferung KELSAG).	Berücksichtigt. Streichung wie vorgebracht.
			In den weiteren Ausführungen im gleichen Abschnitt "Entsorgungsnähe und ökologisch optimierte Transportmöglichkeiten" wird auf die Rolle der Rheinschifffahrt als ökologisch vorteilhafte Transportvariante für Abfall- und Wertstoffexporte eingegangen. Hier beantragen wir, die Sicherung von Lager- und Umschlagplätzen nicht nur in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Schweizerischen Rheinhäfen, sondern auch mit den Baselbieter Behörden zu verfolgen. Durch die Abstimmung mit weiter oben liegenden Hafenskapazitäten lassen sich Synergien erzielen. Entsprechend dem letztgenannten Änderungsantrag schlagen wir vor, den 3. Planungsgrundsatz zu ergänzen durch: "Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen <i>und den Baselbieter Behörden</i> ".	Berücksichtigt. Vorschlag etwas modifiziert. Ziff. 3 der Planungsgrundsätze / Planungsanweisungen wird wie folgt ergänzt (Ergänzung kursiv): „Im Hinblick auf eine künftige Zunahme der Abfall- und Wertstoffexporte über die Rheinschifffahrt werden im Hafen ausreichende Lager- und Umschlagkapazitäten geschaffen (Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen <i>und den Behörden des Kantons Basel-Landschaft</i>).“

Kapitel /Thema	Eingabe von	Anregung, Bemerkung, Antrag	Stellungnahme
313. Planungs- grundlagen	Aargau, Kanon	Zudem regen wir an, dass das Raumentwicklungskonzept Nordwest+ als Planungs- grundlage im Richtplan erwähnt wird oder enthalten ist.	Berücksichtigt.