



Basel, 30. April 2019

**Vernehmlassungsbericht
mit Zusammenfassung der öffentlichen Vernehmlassung**

- **der Anpassung des Teilrichtplans Velo des Kantons Basel-Stadt (TRP Velo 2018);**
- **des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt (TRP FW 2018)**

und

- **der kantonalen Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV)**

Inhaltsverzeichnis

1.	Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung und Mitwirkung	3
1.1	Überblick über die Rückmeldungen	3
1.2	Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung	3
1.3	Wesentliche Änderungen.....	6
2.	Detaillierter Vernehmlassungsbericht des Teilrichtplans Velo	7
3.	Detaillierter Vernehmlassungsbericht des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege ..	62

1. Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung und Mitwirkung

Vom 25. September bis 30. November 2018 fand die öffentliche Vernehmlassung (öffentliches Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren) statt. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst präsentiert.

Der Vernehmlassungsbericht gemäss § 74 Abs. 2 BPV kann via Internet heruntergeladen werden (www.mobilitaet.bs.ch > Fussgänger > Fuss- und Wanderwege > Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege bzw. www.mobilitaet.bs.ch > Velo > Veloverbindungen > Teilrichtplan Velo).

1.1 Überblick über die Rückmeldungen

Der beiliegende Vernehmlassungsbericht zum Teilrichtplan Velo und zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege geht auf die einzelnen Stellungnahmen detailliert ein. Im Folgenden werden die wichtigsten, mehrfach angesprochenen Themen zusammenfassend dargestellt.

Die Auswertung der Stellungnahmen zum kantonalen Richtplan erfolgt in einem gesonderten Bericht. Die Rückmeldungen zu den dort festgehaltenen kantonalen Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr sind gleichermassen im Vernehmlassungsbericht zu beiden TRP's berücksichtigt worden.

1.2 Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung

Die öffentliche Vernehmlassung des kantonalen Richtplans, des Teilrichtplans Velo und des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege fand vom 25. September bis 30. November 2018 statt. In diesem Zeitraum gingen insgesamt 45 Stellungnahmen von verschiedenen Gebietskörperschaften, Vereinen, Verbänden, Institutionen, Parteien sowie einer Privatperson ein. Die Stellungnehmenden haben sich sehr intensiv mit den Inhalten auseinandergesetzt und insgesamt 390 Einzelanliegen eingebracht. Zeitgleich zur öffentlichen Vernehmlassung wurden die Unterlagen zu den Teilrichtplänen dem Bundesamt für Strassen zur Mitwirkung vorgelegt. Der Bund stimmt den beiden Teilrichtplänen grundsätzlich zu.

1.2.1 Teilrichtpläne im Allgemeinen

Die grundsätzliche Zustimmung zum erarbeiteten Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege sowie zum aktualisierten Teilrichtplan Velo war gross. Von einigen Stellungnehmenden wurde jedoch kritisiert, dass zum Fuss- und Veloverkehr für sich eigenständige Teilrichtpläne erarbeitet werden, obwohl ihrer Meinung nach der kantonale Richtplan hinreichende Informationen enthält.

Hierzu ist festzuhalten, dass der kantonale Richtplan lediglich die kantonalen Vorhaben des Velo- und des Fuss- und Wanderwegnetzes sowie die übergeordneten Planungsgrundsätze abbildet. Die Teilrichtpläne weisen zugunsten einer Gesamtsicht deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind, wie z.B. das städtische Fusswegnetz sowie Qualitätsanforderungen. Die Teilrichtpläne sind deshalb die Grundlage für den kantonalen Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr im Richtplan.

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

1.2.2 Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs

Die Stellungnahmen zeigen, dass der Grundsatz einer stadtgerechten Mobilität grösstenteils unterstützt wird. Von mehreren Stellungnehmenden wird allerdings angemahnt, den motorisierten Individualverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln nicht zu benachteiligen.

Gemäss Basler Umweltschutzgesetz sorgen der Kanton und die Gemeinden dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden. Zudem lässt der enge Raum in Basel eine rein nachfrageorientierte Planung („ausreichende Kapazitäten für alle“) nicht zu. Die ebenfalls legitimen Bedürfnisse nach Aufenthalts- und Wohnqualität lassen sich in den beengten städtischen Verhältnissen Basels nur erfüllen, wenn der Verkehr zu einem erheblichen Anteil mit flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Dazu tragen die beiden Teilrichtpläne wesentlich bei.

1.2.3 Führung und Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs

Die Teilstrategien zu Führung des Fuss- und Veloverkehrs (ST4) und Priorisierung (ST5) haben zahlreiche Rückmeldungen ausgelöst.

Während einige Stellungnehmende die Fahrbahn dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vorbehalten wollen, wehren sich andere Kreise vehement gegen eine weitere Beanspruchung von Fussverkehrsflächen durch Velos und fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Trottinets). Weitere wünschen sich v.a. sichere Führungen, wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr.

Die Flächenansprüche für eine getrennte Führung aller Verkehrsmittel – ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr – können in den begrenzten Strassenräumen Basels nicht erfüllt werden. Dank der grossflächigen Umsetzung von Tempo 30 und zahlreicher Begegnungszonen sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Veloverkehr und MIV so gering, dass Mischverkehr die (flächen- und kosten-)effizienteste sowie eine sichere Führungsform ist. Auf Strassen mit höheren Geschwindigkeiten soll der Veloverkehr entweder wie bewährt auf der Fahrbahn mit Radstreifen oder in anspruchsvolleren Situationen auf eigenen Infrastrukturen (z.B. Veloweg) geführt werden. Den zu Fuss Gehenden sollen ausser bei geeigneter Gestaltung und sehr tiefen Geschwindigkeiten grundsätzlich eigene Flächen vorbehalten bleiben, da sie sich nicht linear wie andere Verkehrsmittel fortbewegen. Mit dem zunehmenden Anteil von E-Bikes und motorisierten Fortbewegungsmitteln (z.B. E-Trottinets) nehmen zudem die Geschwindigkeitsdifferenzen und damit das Konfliktpotenzial zu.

Einige Rückmeldungen lehnen eine Priorisierung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel gänzlich ab und interpretieren diese als autofeindliche Haltung, andere fordern die Priorisierung des Fussverkehrs als schwächste Verkehrsteilnehmende gegenüber allen anderen. Da sich die in den TRP festgehaltene Priorisierung auf § 13b des USG stützt, wird die entsprechende Teilstrategie nicht angepasst.

1.2.4 E-Bikes, fahrradähnliche Fahrzeuge und fahrzeugähnliche Geräte

Sehr zahlreich sind Rückmeldungen zum Themenbereich E-Bikes, allgemein zu (elektro-) motorisierten Fortbewegungsmitteln und zu fahrzeugähnlichen Geräten eingegangen. Die Problematik der gemeinsamen Nutzung von Fuss- und/oder Veloverkehrsflächen führt zur Forderung nach einer kantonalen Regelung bzw. eigenen Strategie zum Umgang mit diesen Fahrzeugen. Der Bund regelt deren Zulassung sowie Benützungsberechtigungen und -pflichten gesamtschweizerisch. Der kantonale Handlungsspielraum ist deshalb sehr beschränkt, der Kanton kann allenfalls über die Signalisation Einfluss nehmen.

Das BVD hat die Strategieberichte der beiden TRP's mit Erläuterungen hierzu ergänzt. Wesentlich für die Einflussnahme des Kantons zur Entschärfung der Nutzungskonflikte sind den Bedürfnissen entsprechende und genügend breite Infrastrukturen. Der Regierungsrat hat zudem in seiner Stellungnahme zur laufenden Revision des Verkehrsrechts des Bundes (RRB 19/02/20 vom 15. Januar 2019) den Bund aufgefordert, der Entwicklung bei fahrradähnlichen Fahrzeugen, E-Bikes usw. besser Rechnung zu tragen.

1.2.5 Abstimmung zum Veloring

Einige Stellungnehmende – vor allem Gegner des Velorings – verlangen die Berücksichtigung des negativen Volksentscheids vom 21. Mai 2017 zum Veloring und fordern damit den Verzicht auf die kantonalen Vorhaben Zollibrücke und Sevogelbrücke. Sie argumentieren, dass mit der Ablehnung des Velorings auch die beiden Brückenprojekte abgelehnt worden seien. Mit der Abstimmung hat sich die Stimmbevölkerung gegen eine Ausgabe in Höhe von 25 Mio. Franken für die Planung und Umsetzung eines Velorings als Gesamtpaket ausgesprochen. Hieraus kann nicht automatisch der Schluss gezogen werden, dass sich die Stimmbevölkerung auch gegen einzelne Massnahmen auf dem Veloring ausgesprochen hat. Die Zollibrücke ist bereits lange vor der Veloring-Initiative als wichtige Netzlücke in der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel eingereicht und vom Bund zur Mitfinanzierung genehmigt worden. Die Sevogelbrücke war zudem nicht Bestandteil dieses Velorings, sondern nur eine optionale Erweiterungsmöglichkeit. Die Beibehaltung der kantonalen Vorhaben in den Teilrichtplänen steht nicht im Widerspruch zu den Abstimmungsergebnissen.

Der Veloverkehr wird besonders dank dem Basisroutennetz, an das hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden, vom schnell fahrenden motorisierten Verkehr entflochten. Für durchgehende Netze und möglichst direkte Verbindungen sind die genannten Brücken wesentliche Bausteine. Sie entsprechen damit sogar den Forderungen der Gegner des Velorings. Dabei ist der Zollibrücke aufgrund der heute unsicheren und überlasteten Alternativen über Viadukt / Markthallenkreuzung oder Dorenbachkreisel Priorität einzuräumen. Aber auch die Sevogelbrücke ist wichtig, um den übermässig grossen Abstand zwischen Wettstein- und Schwarzwaldbrücke auf das durchschnittliche Mass zu reduzieren. Sie trägt zudem zur Entlastung der stark vom Veloverkehr frequentierten Wettsteinbrücke mit den beiden Anschlussknoten Kunstmuseum und Wettsteinplatz bei und ist eine sichere und attraktive Alternative zur anspruchsvollen Verbindung über die Schwarzwaldbrücke. Deshalb steht die Kritik gerade aus Kreisen der Veloringgegner in deutlichem Widerspruch zu ihren eigenen Argumenten im Abstimmungskampf gegen den Veloring.

1.2.6 Umstrittene örtliche Festlegungen

Der Naturschutz aber auch Anliegen des Denkmal-/Stadtbildschutzes und der Schifffahrt wurden bei einigen Projekten als Grund für die Forderung nach einem Verzicht auf die örtliche Festlegung angebracht. Die Teilrichtpläne halten die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs fest als Basis für eine spätere räumliche Abstimmung und Berücksichtigung der diversen Anliegen im Rahmen konkreter Vorhaben. Dies wird der Zeitpunkt sein, die Interessen einzubringen, gegeneinander abzuwägen und deren Berücksichtigung zu prüfen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird daher auf die aus Sicht Fuss- und Veloverkehr wichtigen örtlichen Festlegungen nicht verzichtet.

1.2.7 Vorgaben und Termine zur Umsetzung

Mehrfach geäussert wurde der Wunsch nach Aussagen in den Teilrichtplänen zum Terminplan der Umsetzung und zu detaillierten Vorgaben (Breiten usw.). Solche Aussagen sind nicht Zweck und Inhalt der Teilrichtpläne. In deren Strategieberichten wird auf das weitere Vorgehen verwiesen.

Weitere Anregungen umfassten den Wunsch nach einer Evaluation der Umsetzung der Teilrichtpläne. Diese erachtet das BVD als sinnvoll im Hinblick auf eine wirkungsvolle Umsetzungsstrategie und einen effizienten Mitteleinsatz.

1.3 Wesentliche Änderungen

Aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung haben die Teilrichtpläne gegenüber dem Stand vom 20. September 2018 keine wesentlichen Änderungen erfahren. Es gab nur wenige Anpassungen der verbindlichen Inhalte sowie einige Ergänzungen der erläuternden Inhalte. Details zu den (angepassten) Inhalten können den beiden Erläuterungsberichten und dem Vernehmlassungsbericht entnommen werden.

2. Detaillierter Vernehmlassungsbericht des Teilrichtplans Velo

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
1	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Ausgangslage: Im Kapitel 2.1.2 Politische Vorstösse zum Veloverkehr ist auf den Volksentscheid der Ablehnung der Veloring-Initiative hinzuweisen.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Wird berücksichtigt.
2	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Ausgangslage: Die Aufzählung der rechtlichen Grundlagen im Richtplanteil ist unvollständig. Die für den Velo- und Fussgängerverkehr wichtigsten Artikel des Strassenverkehrsgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen VTS, SSV und VRV sind aufzuzählen, insbesondere:</p> <p>Definition e-Bikes: Art. 18 VTS: «Motorfahräder» sind:</p> <p>a. einplätzig, einspurig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³, oder elektrischem Antrieb sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 45 km/h wirkt; (= e-Bikes mit gelbem Nummernschild)</p> <p>b. «Leicht-Motorfahräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt ... (= e-Bikes ohne Nummernschild)</p> <p>Definition Velos: Art. 24 Abs. 1 VTS Fahräder: «Fahräder» sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden.» (d.h. keine e-Bikes)</p> <p>- Vortrittsrecht der Fussgänger: Begegnungszone Art. 22b Abs.1 SSV: "[...] Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten [...] sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern"</p> <p>- Radweg, Fussweg Art. 33 SSV: «[...] z.B. Gemeinsamer Rad- und Fussweg 2.63.1 Rad- und Motorfahrradfahrer [...] haben auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten»</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Es werden nur die wichtigsten übergeordneten Aussagen aus den Rechtsgrundlagen im Teilrichtplanteil aufgeführt. Im Anhang werden einige weitere wichtige Grundlagen ergänzt.
3	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Die SP Basel-Stadt begrüsst die Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
4	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Nach Prüfung der Unterlagen sehe ich keine Schnittpunkte zwischen den Planungen und der DB Regio AG, als Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p> <p>Daher ist eine Stellungnahme unsererseits nicht Aussagekräftig und wird daher auch nicht abgegeben.</p> <p>Bei Rückfragen können Sie sich gerne bei mir melden.</p>	Zur Kenntnis genommen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: DB Regio AG</i>	
5	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>1. Der Gemeinderat nimmt die Informationen zur Anpassung des kantonalen Richtplans (Bereich Mobilität) bzw. zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss-und Wanderwege zur Kenntnis.</p> <p>2. Der Gemeinderat verzichtet - wie bei der Ämterkonsultation - auf eine differenzierte Rückmeldung.</p> <p><i>Eingabe von: Bettingen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
6	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Strategie- und Massnahmenbericht, Kap. 1.6: Der kantonale Richtplan kann keine Bindungswirkung für andere Kantone entfalten. Die Formulierung ist entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i></p>	<p>Wird tw. berücksichtigt. Formulierung im TRP Velo wird angepasst. Der kantonale Richtplan wird mit Genehmigung durch den Bund auch für den Bund selber und für die Nachbarkantone verbindlich (Art. 11 Abs. 2 RPG). Zusätzliche Richtpläne, wie Teilrichtpläne, werden nicht vom Bund genehmigt und daher auch nicht verbindlich für Nachbarkantone. Entsprechende Inhalte vom TRP Velo und TRP FW sind für die Nachbarkantone nur verbindlich, wenn sie entweder in unserem kantonalen Richtplan enthalten oder in eigenen Richtplänen der Nachbarkantone aufgenommen sind.</p>
7	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>En date du 25 septembre 2018, vous nous avez transmis pour consultation publique les adaptations du plan directeur du canton de Bâle-Ville relatives au chapitre « Mobilité » ainsi que les adaptations des plans sectoriels des itinéraires cyclables et des chemins de randonnée pédestre. Après analyse des documents disponibles sur internet, nous vous informons que nous n'avons pas de remarques particulières à formuler quant aux adaptations proposées. En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef de service, l'assurance de notre considération distinguée.</p> <p><i>Eingabe von: Jura</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
8	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>6) Wir verweisen auf die Quartierinteressen im Zusammenhang mit dem StaP Gundeli. Hier sind wichtige Punkte aufgeführt u.a. sichere Querung in die Innenstadt u.a.</p> <p><i>Eingabe von: Gundeldingen</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Enger Abgleich zwischen den TRPs und dem StaP Gundeli erfolgt.
9	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>5) Post-Passage: Querung Velo-Fussgänger gefährlich.</p> <p><i>Eingabe von: Gundeldingen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
10	Allgemeines / Übergeordnetes	Sie haben mit Brief vom 25. September 2018 die Anpassung 2018 des kantonalen Richtplans dem Kanton Solothurn zur Stellungnahme zugestellt. Wir haben keine Bemerkungen zu den Änderungen, da der Kanton Solothurn nicht direkt davon betroffen ist. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. <i>Eingabe von: Solothurn</i>	Zur Kenntnis genommen.
11	Allgemeines / Übergeordnetes	<u>3. Richtplan TRP Velo 2018 - grundsätzlich</u> Unter diesen Voraussetzungen begrüßen wir den als einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität auch im Wettsteinquartier. Bedeutsam ist für uns insbesondere: > das klare Bekenntnis zum Velo als den zentralen Verkehrsträger in der Stadt; > die grundsätzliche Priorisierung des Velos gegenüber anderen Mobilitätsträgern; > die Schaffung von Pendler Routen und die klare Fokussierung auf ein zusammenhängendes Netz von Velorouten in der Stadt; > die grundsätzliche Anerkennung, dass es zwischen dem motorisierten Verkehr und Velos eine räumliche Entflechtung in Form von Velowegen und Velospuren braucht Hingegen sind uns eine ganze Reihe von Punkten aufgefallen, die wir im Folgenden hervorheben möchten. Dies mit einem klaren Fokus auf das Wettsteinquartier und auf die Bedürfnisse seiner Bewohnerinnen und Bewohner. <i>Eingabe von: wettstein21</i>	Zur Kenntnis genommen.
12	Allgemeines / Übergeordnetes	<u>6. Abschliessend:</u> Der Verein wettstein21 fordert den Regierungsrat in diesem Sinne auf, sich nicht nur verbal zum Velo zu bekennen, sondern auch wirklich etwas zu TUN. Das kann nicht geschehen, ohne dass andere Verkehrsträger sich bescheiden müssen. Eine aktive Velopolitik bedeutet, dass der Autoverkehr beschnitten werden muss. Dies zu bekennen – und nicht so zu tun, als ob beides ginge: mehr Velomobilität und noch mehr Autos – das wäre eine klare und nachhaltige Politik. Den Bürgerinnen und Bürgern sollte reiner Wein eingeschenkt werden: Dass wir unseren Planeten an die Wand fahren, wenn wir nicht JETZT eine Trendwende einleiten; und dazu gehört eben auch die Veränderung der der Mobilität. Velofahren heisst Umdenken. Und das müssen wir alle. <i>Eingabe von: wettstein21</i>	Zur Kenntnis genommen. Der TRP Velo ist ein Beitrag zu einer umweltverträglichen Mobilität.
13	Allgemeines / Übergeordnetes	<u>Zum Formellen:</u> Kritisch zu hinterfragen gilt es die Tendenz zur Schaffung von immer mehr Teilrichtplänen. Die vorliegenden Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege stellen eine Zusammenstellung /	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus,

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>Zusammenfassung von verschiedenen in diesem Bereich erstellten Dokumenten und Reglementen dar. Die planungsrelevanten Inhalte und Projektbeschriebe sind im Richtplan Mobilität jedoch bereits ausreichend aufgelistet und dokumentiert. Die Teilrichtpläne stellen in weiten Teilen lediglich eine etwas ausformulierte Wiederholung dar. Kurzum: Die Teilrichtpläne schaffen keinen Mehrwert, die den Mehraufwand zur Erstellung ebendieser rechtfertigt. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert daher im Sinne eines effizienten Einsatzes der staatlichen Mittel, auf die separaten Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege zu verzichten und die entsprechenden Planungsanweisungen – analog zu den übrigen Verkehrsträgern – in den hierfür passenden Objektblättern des Richtplans Mobilität zu vermerken. Folge dessen verzichtet der Gewerbeverband Basel-Stadt auch darauf, im Rahmen dieser Vernehmlassung zu den beiden Teilrichtplänen nochmals spezifisch Stellung zu nehmen, da es sich hierbei hauptsächlich um Wiederholungen des bereits nachfolgend gesagten handeln würde.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.</p>
14	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Zum Planungsgrundsatz E («Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindung prioritär behandelt.») [entspricht ST 5 TRP Velo]: Wie bereits einleitend festgehalten, steht der Gewerbeverband Basel-Stadt für eine Verkehrspolitik des Ausgleichs, welche die Interessen der einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern gleichermassen berücksichtigt. In diesem Sinn ist der Planungsgrundsatz E ersatzlos zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.</p>
15	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Zielsetzungen [entspricht Wirkungsziele des TRP Velo]: Analog zum Strategieteil (ST 11) ist auch hier auf den Verweis auf das Reduktionsziel des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten. Zum einen aus den bereits erwähnten Gründen. Zum anderen, weil das Velonetz bedarfsorientiert und nicht aufgrund von Vorgaben im Bereich des motorisierten Individualverkehrs entwickelt werden soll.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Das Reduktionsziel stützt sich auf §13 des USG BS. Gemäss §13b Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.</p>
16	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Die Planungsgrundsätze A und D [entspricht ST 1 und 4 TRP Velo] dürfen nicht dogmatisch interpretiert werden. Im Sinne einer räumlichen Entflechtung der Verkehrsträger kann es sinnvoll sein, einzelne Strassen auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs auszurichten und andere, möglicherweise benachbarte Strassenzüge, für den MIV zu priorisieren.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Ausführungen zu ST 4 im TRP Velo kommen dem Anliegen entgegen.</p>

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo</i>	<i>Stellungnahme</i>
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
17	Allgemeines / Übergeordnetes	Grundsätzlich begrüssen die Grünen Basel-Stadt jegliche Verbesserungen, welche im vorliegenden Entwurf zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gemacht werden. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
18	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Die Handelskammer spricht sich dafür aus, sämtliche Teilrichtpläne in den Bericht zum Kantonalen Richtplan zu integrieren. Die gegenwärtige Darstellung ist unnötig komplex und unübersichtlich. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Die Teilrichtpläne weisen deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Sie sind deshalb notwendig. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone zudem verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
19	Allgemeines / Übergeordnetes	Im TRP Velo fehlt das Thema Mountainbike. Im TRP FW werden Mountainbiker als Nutzergruppe auf dem Wanderwegnetz genannt. <i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	Wird tw. berücksichtigt. Verbindungen auf kantonaler Stufe nicht relevant. Nutzergruppe wird in Kapitel 4 ergänzt.
20	Allgemeines / Übergeordnetes	Grundsätzlich begrüssen wir jegliche Verbesserungen, welche im vorliegenden Entwurf zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gemacht werden. <i>Eingabe von: BastA!</i>	Zur Kenntnis genommen.
21	Allgemeines / Übergeordnetes	Ergänzend zu obenstehenden Anträgen [Richtplan betreffend] schliesst sich BastA! Den konkreten Anträgen und Beurteilungen von VCS beider Basel und Grünen Basel-Stadt an. <i>Eingabe von: BastA!</i>	Zur Kenntnis genommen. (Siehe Anträge VCS beider Basel und Grüne Basel-Stadt)
22	Allgemeines / Übergeordnetes	Die CVP begrüsst die Aufnahme von modernen Verkehrsmittel wie E-Bikes und Scooters. Die Regierung muss nun sicherstellen, dass diese neuen Verkehrsmittel in der Planung der Velowege berücksichtigt werden. Neue Regelungen betreffend solcher elektrischer Fahrzeuge sind unbedingt nötig. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
23	Allgemeines / Übergeordnetes	Es fehlen Erklärungen zu diversen Begrifflichkeiten (Velo, E-Bike, FäG, usw.). Zudem fehlen Angaben, wie die verschiedenen Formen von E-Bikes und FäGs in den Strassenverkehr integriert werden und wo diese Fahrzeuge verkehren sollen. Auch ist zu erklären, welchen Stellenwert FäGs im Kontext zu anderen Verkehrsarten haben sollen und wie sich Basel den Umgang von FäGs auf Fussverkehrsflächen vorstellt. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Wird berücksichtigt. Ergänzung im Anhang. FäG und E-Bike-Typen sind im Verkehrsrecht des Bundes geregelt.
24	Allgemeines / Übergeordnetes	2.1.2. Politische Vorstösse zum Veloverkehr: Vor „Schriftliche Anfrage Beatriz Greuter“ steht fälschlicherweise das Wort „Anzug“. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Wird berücksichtigt.
25	Allgemeines / Übergeordnetes	Strategie, Konzept und Massnahmen entsprechen weitgehend den Anforderungen an einen zeitgemässen Richtplan. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
26	Allgemeines / Übergeordnetes	Konkrete Qualitätskriterien für Basis- und Pendlerrouten und Zielvorgaben für die zeitliche Umsetzung. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Die Qualitätsanforderungen sind in Kapitel 4 enthalten, detailliertere Angaben sind nicht richtplanrelevant. Die zeitliche Umsetzung ist im Umsetzungsprogramm TRP Velo geregelt und nimmt auf die Erhalungsplanung Rücksicht, siehe Kap. 6.
27	Allgemeines / Übergeordnetes	2.1.2. Politische Vorstösse zum Veloverkehr: Neben dieser Anfrage werden Vorstösse zu Zollibücke, Veloparking Bahnhof Süd und Wolfschlucht als Beispiele erwähnt. Wichtige weitere Vorstösse wie z.B. zu behindertengerechten Haltestellen zur Einführung von Velo-Gegenverkehr im Claragraben (die Regierung sieht diese als „fixen Bestandteil zukünftiger Planung“!) müssten hier auch erwähnt werden. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Wird berücksichtigt.
28	Allgemeines / Übergeordnetes	Massnahmen zur Entflechtung Velo und Fussgänger an neuralgischen Stellen wie Rheinsprung. Viele Velofahrer wissen nicht was Fussgängerzone bedeutet. Signalisation ist auch schlecht bei sowie Fussgängerzonen und Begegnungszonen. <i>Eingabe von: Lääbe in der Innerstadt</i>	Zur Kenntnis genommen. ST 4 beider TRPs beinhalten die entsprechenden Führungsprinzipien (kein Mischverkehr Fuss/Velo).

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
29	Allgemeines / Übergeordnetes	Einen TRP Velo braucht es nicht.	Der Teilrichtplan hat eine detailliertere Flughöhe als der Richtplan. Es hat sich seit Jahrzehnten bewährt, das Veloroutennetz in einem Teilrichtplan festzuhalten. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone zudem verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten. Wir gehen deshalb davon aus, dass aufgrund des Bundesbeschlusses Velo ebenfalls eine Pflicht zur Festhaltung eines Veloroutennetzes folgen wird. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne der Fuss- und Velonetze. Deshalb sind die Teilrichtpläne notwendig.
		<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
30	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Rein formell ist zu bemerken, dass die Teilrichtpläne inhaltlich mehrheitlich die Punkte wiederholen, die bereits im Richtplan Mobilität festgehalten sind. Dies ist ineffizient. Auf die separaten Teilrichtpläne Velo und Fuss- und Wanderwege ist daher zu verzichten	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
		<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
31	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Zu Lit. E [entspricht ST 5 TRP FW]: Ist zu streichen. Die einzelnen Verkehrsträger dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
		<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	
32	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Ausgangslage: Es fehlt eine Differenzierung (Art. 18 VTS) zwischen E-Bikes (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h), E-Bikes mit gelbem Nummernschild (45 km/h), Leicht-Motorfahrräder (20 km/h) und Velos. Wir würden uns hierzu nicht nur eine Differenzierung bezüglich Pendler- und Basisroute, die wir begrüßen, wünschen, sondern auch Betrachtungen bezüglich der verschiedenen Veloarten. Insbesondere bei gefährlichen bzw. engen Verhältnissen müsste die Lage differenziert beurteilt werden.	Nicht berücksichtigt. Übergeordnete Gesetze regeln wo mit welcher Veloart (je nach Motorisierungsgrad) gefahren werden darf. Dies ist nicht Aufgabe eines kantonalen Teilrichtplans. Erläuterungen zu den verschiedenen Fahrzeugkategorien werden im Kapitel 4 TRP Velo ergänzt.
		<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
33	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Es fehlt eine grundlegende Betrachtung über die Erfolge und die Begründung von Massnahmen mit Verkehrszahlen. Erwähnt werden etwa Gesamtverkehrsmodell oder Nachfrageprognose. Zudem sollen 27 Zählstellen im Einsatz sein. Diese Grundlagen werden aber nicht dargelegt. Es bleibt somit schwierig, die Aussagen und Konsequenzen nachzuvollziehen.</p> <p>Durch den Vergleich mit der Entwicklung des MIV bzw. des ÖV kann auch abgeschätzt werden, ob sich die erwünschten Veränderungen des Modalsplits einstellen. Gemäss der Abb. S. 30 soll der „Entwicklungsindex Velo“ am stärksten gestiegen sein. Wobei offen bleibt, was dieser Index aussagt und was die ‚wetterbedingte Bereinigung‘ beim Index Velo bedeutet. Dieser Index widerspricht auf den ersten Blick der Darstellung auf S. 3, wonach der Modalsplitanteil Velo von 2010 bis 2015 bloss von 16 auf 17 Prozent gestiegen ist. Der MIV-Anteil bleibt bezüglich Index relativ konstant; gemäss Modal-Split-Vergleich steigt er aber von 18 auf 22 Prozent. Es wäre Aufgabe grundlegender Ausführungen solche Punkte zu bereinigen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Es gibt genug Studien, die den Nutzen des Veloverkehrs für Umwelt und Gesundheit nachweisen. Dies ist nicht Sache des Richtplans. Die Massnahmen werden im Umsetzungsprogramm gemäss Potenzial des Veloverkehrs priorisiert und im Rahmen der Projekterarbeitung einer Kosten-Nutzen-Betrachtung unterzogen. Es ist bekannt, dass das Veloaufkommen stark vom Wetter abhängig ist. Die wetterbedingten Schwankungen verhindern eine Einschätzung, wie sich die Velobenutzung ohne die nicht beeinflussbaren Wetterbedingungen entwickelt hätte. Das Statistische Amt hat mit einem statistischen Modell das Ausmass des Wettereinflusses (Temperatur, Niederschläge, Sonnenschein, Wind, etc.) auf die Velofrequenz an den verschiedenen Messstandorten in Basel-Stadt ermittelt und hat mit diesen Resultaten Zeitreihen über die Velobenutzung erstellt, die bei einem „normalen“ oder „konstanten“ Wettergeschehen zustande gekommen wären.</p>
34	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Weiter möchten wir festhalten, dass es unseres Erachtens nicht zielführend ist, die Gesamtplanung durch Teilrichtpläne zu verkomplizieren. Ein Richtplan sollte als in sich geschlossenes Dokument die strategische räumliche Weiterentwicklung des Kantons vorzeichnen. Die FDP wird sich daher nachfolgend auch nicht zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege äussern. Die Ausführungen im kantonalen Richtplan müssen hierfür ausreichen bzw. sofern das nicht der Fall ist sind die entsprechenden Passagen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Die Teilrichtpläne haben eine detailliertere Flughöhe als der Richtplan, insbesondere beim Fussverkehr werden auch kommunale Aspekte berücksichtigt. Und es hat sich seit Jahrzehnten bewährt, das Veloroutennetz in einem Teilrichtplan festzuhalten.</p> <p>Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone zudem verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Wir gehen davon aus, dass aufgrund des Bundesbeschlusses Velo ebenfalls eine Pflicht zur Festhaltung eines Veloroutennetzes folgen wird. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne der Fuss- und Velonetze. Deshalb sind die Teilrichtpläne notwendig.</p>
35	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Es fehlen konkrete Qualitätskriterien für Basis- und Pendlerrouen und Zielvorgaben für die zeitliche Umsetzung.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Die Qualitätsanforderungen sind in Kapitel 4 enthalten, detailliertere Angaben sind nicht richtplanrelevant. Die zeitliche Umsetzung ist im Umsetzungsprogramm TRP Velo geregelt und nimmt auf die Erhalungsplanung Rücksicht, siehe Kap. 6.</p>

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo</i>	<i>Stellungnahme</i>
36	Allgemeines / Übergeordnetes	Es sind Kampagnen zu lancieren oder unterstützen, welche eine freundliche Verkehrskultur zwischen FG und Velofahrenden fördern. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Entsprechende Kampagnen werden sein Jahren umgesetzt.
37	Allgemeines / Übergeordnetes	Es fehlen Erklärungen zu diversen Begrifflichkeiten (Velo, E-Bike, FäG, usw.). Zudem fehlen Angaben, wie die verschiedenen Formen von E-Bikes und FäGs in den Strassenverkehr integriert werden und wo diese Fahrzeuge verkehren sollen. Auch ist zu erklären, welchen Stellenwert FäGs im Kontext zu anderen Verkehrsarten haben sollen und wie sich Basel den Umgang von FäGs auf Fussverkehrsflächen vorstellt. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Wird berücksichtigt. Ergänzung im Anhang. FäG und E-Bike-Typen sind im Verkehrsrecht des Bundes geregelt.
38	Allgemeines / Übergeordnetes	Für Ihre Einladung zur Stellungnahme zu den Anpassungen Mobilität im Kantonalen Richtplan Basel-Stadt bedanken wir uns sehr. Die Gemeinde Birsfelden begrüsst die positiven Entwicklungen in den Bereichen Wirtschaft und Siedlung. Wir haben die vorliegenden Dokumente geprüft und dazu keine Bemerkungen. <i>Eingabe von: Birsfelden</i>	Zur Kenntnis genommen.
39	Allgemeines / Übergeordnetes	Mehrere Teilrichtpläne zu führen macht in den Augen des ACS beider Basel keinen Sinn. Auf Teilrichtpläne Velo- sowie Fuss- und Wanderwege ist zu verzichten, respektive sind diese im Kantonalen Richtplan – soweit nicht sowieso bereits geschehen – zu integrieren. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
40	Allgemeines / Übergeordnetes	Auch zu regeln sind die Verhältnisse vor Lichtsignalanlagen, wo es beim Rechtsabbiegen leider immer wieder zu schweren Unfällen gekommen ist. Es könnte zum Beispiel bei der Gesetzgebung darauf hingewirkt werden, dass Lastwagen von Velos bei Kreuzungen nicht rechts überholt werden dürfen. Sicher würde ein solches Anliegen auch von anderen Städten unterstützt.	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Problematik bekannt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Lichtsignalanlagen mit rechtsabbiegender Verkehr kommen seit vielen Jahren Trixispiegel zum Einsatz, die die Sichtverhältnisse auf den Toten Winkel verbessern. Bei der Erneuerung von Lichtsignalanlagen werden zuführende Radstreifen mit einer eigenen Veloampel ausgestattet, die den Velofahrenden einen zeitlichen Vorstart vor den Autofahrenden ermöglicht. Eine weitere Massnahme ist das Vorziehen des

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
			Aufstellbereichs für einen räumlichen Vorstart der Velofahrenden.
		<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	
41	Allgemeines / Übergeordnetes	Die LDP unterstützt Bemühungen, den Veloverkehr zu fördern. Es ist aber eine Frage des Masses.	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	
42	Allgemeines / Übergeordnetes	Anregungen oder Bedenken zu den vorliegenden Planungen werden nicht vorgebracht. Wir wünschen der aktuellen Anpassung des Richtplanes bzw. der Teilrichtpläne einen erfolgreichen Abschluss und freuen uns auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Ihnen.	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Regionalverband Hochrhein-Bodensee</i>	
43	Allgemeines / Übergeordnetes	Nein zu Teilrichtplänen: Die Schaffung neuer Teilrichtpläne lehnt die SVP ab. Sie schaffen keinen Mehrwert und bringen einen unübersichtlichen Mehraufwand, welcher so nicht zu vertreten ist. Die vorliegenden Teilrichtpläne stellen aus Sicht der SVP lediglich eine Zusammenstellung verschiedener Unterlagen da, welche jedoch bereits bestehend ausreichend dokumentiert sind. Daher verzichtet die SVP auf eine Beantwortung der Fragen zu den Teilrichtplänen.	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
		<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>	
44	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Bei der Planung von Velomassnahmen sind die Sicherheitsbedürfnisse des öV (inkl. wartender Fahrgäste an Haltekanten) ausreichend zu berücksichtigen.	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: BVB Basler Verkehrs-Betriebe</i>	
45	Allgemeines / Übergeordnetes	E-Bike / E-Velo Es fehlt eine Differenzierung der Netze nach Fahrradkategorien gemäss VTS bezüglich deren Befahrbarkeit durch Velos, E-Bikes ohne und mit gelbem Nummernschild. E-Bikes ohne Nummernschild mit einer Motorenleistung von max. 500 W und einer Tretunterstützung bis 25 km/h werden – mit Ausnahme der Altersbegrenzung – auf Gesetzesstufe weitgehend den normalen Velos gleichgestellt und sollen im Rahmen TRP Velo auch wie normale Velos ohne Tretunterstützung behandelt werden. E-Bikes mit gelbem Nummernschild (Art. 18 Abs. a VTS) verfügen über eine Motorenleistung bis 1000 W und eine Tretunterstützung bis 45 km/h. Mit diesen schnelleren E-MTB mit gelbem	Nicht berücksichtigt. Übergeordnete Gesetze regeln wo mit welcher Veloart (je nach Motorisierungsgrad) gefahren werden darf. Dies ist nicht Aufgabe eines kantonalen Teilrichtplans. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung zu Änderungen des Verkehrsrechts für geeignetere Vorschriften betreffend E-Bike auf Veloinfrastrukturen geäußert.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<p>Nummernschild darf nur auf für den motorisierten Verkehr zugelassenen Strassen gefahren werden. Sie sind im Strassenverkehrsrecht den Motorfahrrädern gleichgestellt. Sie dürfen grundsätzlich nicht gegen die Einbahnstrasse fahren. Innerhalb von geschlossenen Ortschaften dürfen sie keine Radwege nutzen und auch nicht in Parks oder Fussgängerzonen fahren.</p> <p>Im TRP Velo ist festzulegen, dass E-Bikes mit gelbem Nummernschild nur auf dem Strassennetz zugelassen werden und von der Benützung beider Velonetze (Basisroute und Pendlerroute) ausgeschlossen und mit dem übrigen Motorfahrzeugverkehr gleichgestellt sind. Eventualiter: es ist eine dritte Netzkategorie zu schaffen für E-Bikes mit gelben Nummernschildern, ev. inkl. Motorfahrräder.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>		
46	Allgemeines / Übergeordnetes	E-Bike / E-Velo	<p>Konkrete Bemerkungen (Nummerierung gem. TRP):</p> <p>1.2 Anlass der Aktualisierung des TRP Velo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Begriff „E-Bikes“ ist etwas unklar, da im Velobereich mit Bikes üblicherweise Mountainbikes gemeint sind (s. auch Tabelle 3). Neuerdings sind auch diese mit Motor zu kaufen und werden E-Bikes genannt. Der allgemeine Begriff für Velos mit Motor sollte sinnvollerweise E-Velo lauten (unterteilt in schnelle und langsame E-Velos). • Die Bedeutung des Satzes „soweit sie dem Velo rechtlich gleichgestellt sind, werden E-Bikes im (...) Bericht mitberücksichtigt“ ist unklar: erstens beschränkt sich diese Berücksichtigung auf eine Erwähnung bei den Nutzergruppen des Pendlerrouthenetzes und bezüglich Lademöglichkeiten in Velostationen. Zweitens bleibt unausgesprochen, wie mit den dem Velo nicht-gleichgestellten Gefährten, namentlich den E-Velos 45, planerisch verfahren werden soll. <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	<p>Wird tw. berücksichtigt. Begriff E-Bike ist seit Jahren bekannt und wird richtig verstanden. Thema E-Bike wird im Strategiebericht ergänzt. E-Bike mit 45km/h gehört zur Kategorie Motorfahrrad und deshalb nicht planerischer Inhalt des TRP Velo. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung zu Änderungen des Verkehrsrechts für geeignetere Vorschriften betreffend E-Bike auf Veloinfrastrukturen geäußert.</p>
47	Allgemeines / Übergeordnetes	E-Bike / E-Velo	<p>Es muss eine Lösung gefunden werden, die verschiedenen Kategorien von Elektro-Velos separat zu behandeln, sie stellen für Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr dar.</p> <p><i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	<p>Um der E-Bike-Thematik gerecht zu werden, ist das Netz in Basis- und Pendlerrouthen unterteilt. Mischverkehr (Fuss / Velo) versuchen wir grundsätzlich zu vermeiden wenn Alternativen bestehen. Das Bundesrecht regelt, wo welche Fahrzeugkategorie verkehren darf. Der Kanton wirkt deshalb auf Bundesebene darauf hin, dass die E-Bike-Problematik angemessen im Verkehrsrecht Berücksichtigung findet (Stellungnahme des RR zur aktuellen Revision).</p>
48	Allgemeines / Übergeordnetes	Veloinfrastruktur allgemein	<p>3. Ich habe nichts gelesen über entscheidende Faktoren, die das Velofahren angenehm machen und überhaupt erst die Wirkungsziele (1.5) ermöglichen: nämlich zB über die Steuerung von Rotlichtanlagen für Velos und über Sicherstellen von fahrbahnen Velospuren im Winter (Schnee). Ja</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Steuerung der Lichtsignalanlagen wurden in den letzten Jahren für den Veloverkehr verbessert. Es wurden zusätzliche Veloschlaufen gelegt und neue Techniken wie</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<p>das Thema Rotlichter sind ein leidiges Thema: immer wieder steht man bei Rot und steht und steht und es wird erst grün, wenn auch ein Auto ansteht. Wundert es jemand, dass so oft über Rot gefahren wird? Und wie sollen mehr Velofahrer auf die Strasse umsteigen, wenn im Winter die Velospuren als Schneeablagefläche benutzt wird?</p> <p><i>Eingabe von: Privat</i></p>	Infrarotsensoren getestet und eingeführt. Zudem wurden separate Veloampeln montiert. Betreffend Betrieb verweisen wir auf ST 7.	
49	Allgemeines / Übergeordnetes	Veloparkieranlage	Diebstahlsicher Veloabstellplätze, gleichwertige brauchbarer Platz (Diebstahlsicher, nähe etc.) bei temporärer Aufhebung von Veloabstellplätzen. Z.B. bei Veranstaltungen beim Marktplatz, oder bei Baustellen. Das Erste das fliegt sind die Veloabstellplätze und die Polizei sammelt den Rest ein. Dies ist sicherlich nicht förderlich für die Velobenutzung.	Wird berücksichtigt. ST 7 wird mit einem entsprechenden Grundsatz ergänzt.
		<p><i>Eingabe von: St. Johann</i></p>		
50	Allgemeines / Übergeordnetes	Veloroutennetz	<p>Ausbau der Kapazitäten auf dem bestehenden Veloroutennetz</p> <p>Der Prozentsatz an Velofahrerinnen und -fahrern am gesamten Verkehr nimmt ständig zu. Zudem ist das Velo in den letzten Jahren vielfältiger geworden. Kistenvelos und Velos mit Anhänger sind breiter und benötigen mehr Platz. Diese Entwicklungen führen dazu, dass es auf den Velorouten zunehmend eng wird. Die Vielzahl an Massnahmen, welche im Teilrichtplan Velo geplant sind, dienen alle der qualitativen Verbesserung des Veloroutennetzes.</p> <p>Zusätzlich muss aber unbedingt auch die Kapazität des bestehenden Veloroutennetzes ausgebaut werden.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen bzw. berücksichtigt. Ist in den Qualitätsanforderungen angedacht und in Planungsgrundlagen für Infrastrukturen enthalten. Spezialvelos werden in Kapitel 4 ergänzt.
51	Allgemeines / Übergeordnetes	Veloroutennetz	Die Unterscheidung zwischen Pendlerroueten- und Basisroutennetz erscheint der EVP sinnvoll.	Zur Kenntnis genommen.
		<p><i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i></p>		
52	Allgemeines / Übergeordnetes	Veloroutennetz	<p>4. Problematische Punkte</p> <p>4.1 <u>Velorouten im Wettsteinquartier</u></p> <p>Der TRP Velo legt die Velorouten durchs Wettsteinquartier entlang von (a) Hauptverkehrsstrassen sowie von (b) Mischzonen, ohne die dafür notwendige Infrastruktur vorzusehen. Hier versagt der Grundsatz, wie er im TRP festgeschrieben ist: <i>Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr zu fördern, sind die Sicherheit sowie die (Benutzungs-)Attraktivität der Infrastrukturen (Netze, Abstellplätze und Möblierung) durch Ausbau und / oder betriebliche und gestalterische Massnahmen (insbesondere auch Begrünung) zu erhöhen.</i></p> <p>Zudem werden im TRP Velo Routen nach unrealistischen, nicht durch die Praxis hinterlegten Vorgaben gelegt. Routen, die klar im Alltag als Pendlerroueten dienen, werden als Basisrouten</p>	Der TRP bildet einen Zielzustand ab und sagt nichts über die Qualität bzw. vorhandener Infrastruktur der Routen aus. Im Rahmen des Umsetzungsprogramms des TRP Velo wird geprüft ob Handlungsbedarf besteht. Bei Bedarf werden Massnahmen im Rahmen von Erhaltungsprojekten oder eigenständige Projekte umgesetzt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>ausgewiesen; umgekehrt fehlen wichtige Pendlerrouen und Basisrouen, die in der Praxis sehr regelmässig benutzt werden, gänzlich.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	
53	Allgemeines / Übergeordnetes Veloroutennetz	<p>Es könnte dem grenzüberschreitenden Veloverkehr (D, FR, Nachbarkantone und -gemeinden) mehr Beachtung geschenkt werden, einziger Hinweis unter ST 2 auf S.12: „• Anschlüsse an die offiziellen Rouen des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Rouen der Nachbargemeinden in der Schweiz, in Frankreich und Deutschland sind gewährleistet.“</p> <p>Begründung: Der grenzüberschreitende Veloverkehr trägt maßgeblich zur Zielerreichung des Ziels „Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%.“ bei, da viele Pendler aus den Nachbargemeinden in das Kanton Basel-Stadt zum Arbeiten pendeln.</p> <p>Eine Aussage wie mit den Anschlüssen und Weiterführungen der potenzielle Radschnellverbindungen aus dem Landkreis Lörrach umgegangen werden soll, könnte zielführend sein.</p> <p><i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i></p>	<p>Wird tw. berücksichtigt. Zur Bedeutung im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr wird das Kap. 1 im Strategiebericht ergänzt. Zu potenziellen Radschnellverbindungen gibt es keine belastbaren Beschlüsse. Zudem werden die vorhandenen Velonetze der einzelnen Gemeinden, Kantonen und Regionen nicht einzeln aufgezählt.</p>
54	Grundlagen	<p>In Ziff. 2.1.2 fehlt die Veloringabstimmung.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
55	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS:</p> <p>Planungsgrundsatz [entspricht Strategien TRP FW]: Es ist ein weiterer Planungsgrundsatz aufzunehmen, wie folgt: «Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes sind Konflikte mit dem Fussgängernetz zu vermeiden. Strecken, auf denen sich Fussgänger und Velofahrende nicht vertikal oder horizontal trennen lassen, sind als gemeinsamer Rad- und Fussweg (Signal 2.63.1 SSV) auszubilden und auszuschildern. Ist dies aus Platzgründen nicht möglich, ist auf diesen Strecken auf den Veloverkehr zu verzichten.»</p> <p>Begründung: Am Beispiel der Solitude-Promenade zeigt sich, dass ein schmaler Fussweg, der lediglich mit dem Zusatzschild «Velos gestattet» (SSV Signal 5.31) versehen ist, sicherheitsmässig zu unhaltbaren Zuständen führt. Solche Situationen sind zu vermeiden. Auf gemeinsamen Rad- und Fusswegen muss genügend Platz vorhanden sein. Fussgänger haben dort von Gesetzes wegen Vortritt und die Velos müssen Rücksicht nehmen und nötigenfalls anhalten.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Signalisation nicht richtplanrelevant. Führungsprinzip siehe ST 4 TRP Velo sowie TRP FW.</p>
56	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		Die EVP begrüsst die Grundsätze, dass dem Fussverkehr mehr Platz eingeräumt, der veloverkehr gefördert und dem ÖV konsquent Vorrang gegeben werden soll. <i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>	
57	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Der Grundsatz, dass der Veloverkehr gemeinsam mit dem MIV auf der Fahrbahn geführt wird, ist verglichen mit dem Text im Teilrichtplan Velo (ST 4) etwas sehr absolut formuliert. <i>Eingabe von: Bundesamt für Strassen ASTRA</i>	Der Teilrichtplan Velo ist bewusst detaillierter als der Richtplan.
58	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz, Seite 38, Absatz D [entspricht ST 4 TRP Velo]: Formulierung gem. Text: Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Vorschlag der Handelskammer: Der Veloverkehr wird, wann immer möglich, vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführt. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, insbesondere in Tempo 30-Zonen. Ausnahmen sind explizit vorgesehen. Die gemeinsame Führung zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.
59	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz, Seite 38, Absatz E [entspricht ST 5 TRP Velo]: Vorschlag der Handelskammer: <i>((Ersatzlos streichen.))</i> <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
60	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz, Seite 38, Absatz A [entspricht ST 1 TRP Velo]: Vorschlag der Handelskammer: Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher und das bestehende Veloroutennetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden aller Verkehrsteilnehmenden anzupassen. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Velorouten dienen dem Veloverkehr.
61	Strategie	Hier könnte ggf. auch eine strategischer Leitsatz zu Velobahnen, Radschnellverbindungen aufgeführt werden.	Nicht berücksichtigt. Pendlerrouen sind als Schnellverbindungen ausgelegt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i>	
62	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: D. [entspricht ST 4 TRP Velo] „Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.“ Empfehlung eines Zusatzes, dass bei allfälliger gemeinsamer Führung mit dem Fussverkehr besondere Sicherheitsmassnahmen zugunsten der zu Fuss Gehenden durchgeführt werden; bspw. durch Lenkung zwecks Geschwindigkeitsreduzierung, Hinweise zur Rücksichtnahme, angemessene Sichtweiten und Abstände, Ausweichmöglichkeiten, etc.</p>	Im Kt. RP BS nicht berücksichtigt. Hinweis: In Grundsätzen zu ST 4 TRP FW bereits festgehalten.
		<i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	
63	Strategie	<p>Ferner ist darzulegen, unter welchen Umständen und wie der Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen/Wegen mit dem Fussverkehr zu führen sind. Aufgrund des Verdrängungskampfes im Strassenverkehr ist die Versuchung gross, Fussverkehrsflächen für den Veloverkehr freizugeben. Es ist grundsätzlich aufzuzeigen, unter welchen topografischen, verkehrs- und sicherheitstechnischen Gegebenheiten eine freigabe nicht in Frage kommt.</p>	Zur Kenntnis genommen. Führungsprinzipien sind in ST 4 TRP festgehalten. Grundsätzlich soll der Veloverkehr nicht zusammen mit dem Fussverkehr auf einer Fläche geführt werden. Ausnahmen sind situativ und müssen gut begründet sein. Verkehrsrecht und Normen regeln den Handlungsspielraum.
		<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	
64	Strategie	<p>Problemfeld Velokuriere (Haben Vorbildfunktion, halten sich aber an keine Vorschriften und gefährden unter anderem Fussgänger auf Zebrastreifen!</p>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.
		<i>Eingabe von: St. Johann</i>	
65	Strategie	<p>Fehlende Diskussion über die gesamte Problematik E-Mobilität und deren Auswirkungen. EMob ist nicht Velo!</p>	Wird berücksichtigt. Ergänzung in Strategiebericht Kap. 4.
		<i>Eingabe von: St. Johann</i>	
66	Strategie	<p>Strategie: Macht Sinn. Strategie baut auf Grundsätzen auf -> Wechselwirkung.</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: St. Johann</i>	
67	Strategie	<p>ST 7: Der Satz „Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen ist sorgfältig zu planen, nachvollziehbar und sie weist keine Sicherheitsdefizite auf“ holpert. A propos: nach</p>	Wird tw. berücksichtigt. Satz wird verständlicher umformuliert. Zusatz zu Sicherheitsdefizite ist zu detailliert für Richtplan.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>„Sicherheitsdefizite“ bitte noch einfügen: „(z.B. vermeidbare Unebenheiten wie nicht-niveaugleich verlegte Stahlplatten)“.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	
68	Strategie	<p>ST 1: Dass „anerkannte Gefahrenstellen“ zügig saniert werden sollen, ist sehr begrüßenswert (betrifft auch Tabelle 4). (In der Vergangenheit war das leider zu selten so. Neu steht mit www.bikeable.ch ein praktisches Werkzeug zur Verfügung, mit dem der velo-aktiven Bevölkerung die zügigen Verbesserungen zügig gemeldet werden können.)</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
69	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Grundsatz D [entspricht ST 4 TRP Velo], Velos i.d.R. mit dem MIV zu führen, ist zu hinterfragen. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass höhere Veloanteile am Gesamtverkehr nur zu erreichen sind, wenn Velos separat geführt werden. Auch konnten im letzten Jahrzehnt die Unfallzahlen beim Veloverkehr nicht mehr weiter gesenkt werden. Der Velo-Masterplan in Bern bezieht diese Erkenntnisse mit ein und sieht nach Möglichkeit eine separate Führung vor.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Unfallentwicklung seit der Einführung Tempo 30 spricht für die Sicherheit (Unfälle und Unfallfolgen konnten reduziert werden). Die Platzverhältnisse in Basel sind nicht vergleichbar mit denjenigen z.B. von Kopenhagen und lassen durchgehend getrennte Infrastrukturen gar nicht erst zu.
70	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Zu Lit. A und D [entspricht ST 1 und 4 TRP Velo]: Aus Gründen der Verkehrssicherheit braucht es, wo immer möglich, eine Entflechtung zwischen MotIV und Veloverkehr.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.
71	Strategie	<p>Es sind auf Velorouten <u>keine</u> Gefahrenstellen akzeptabel.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Ist bereits enthalten.
72	Strategie	<p>Es ist darzulegen, unter welchen Umständen und wie der Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen/Wegen mit dem Fussverkehr zu führen sind. Aufgrund des Verdrängungskampfes im Strassenverkehr ist die Versuchung gross, Fussverkehrsflächen für den Veloverkehr freizugeben. Das dient weder den FG noch den Velofahrenden. Velofahrenden ist grundsätzlich ein sicherer Platz auf der Strasse oder auf eigenen</p>	Zur Kenntnis genommen. Führungsprinzipien sind in ST 4 TRP festgehalten. Grundsätzlich soll der Veloverkehr nicht zusammen mit dem Fussverkehr auf einer Fläche geführt werden. Ausnahmen sind situativ und müssen gut begründet sein. Verkehrsrecht und Normen regeln den Handlungsspielraum.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		Velowegen zu reservieren. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
73	Strategie	Der ACS beider Basel setzt sich aus Gründen der Verkehrssicherheit für eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger ein, erachtet es als sinnvoll, wenn der MotIV und der Veloverkehr wo immer möglich auf separierten Spuren geführt wird. Er beantragt deshalb die Streichung des unter D) [entspricht ST 4 TRP Velo] stipulierten Planungsgrundsatzes mit der «städtischen Verkehrskultur». <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Veloverkehr ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.
74	Strategie	Weil im städtischen Strassenraum die Bedürfnisse aller Verkehrsträger ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen sind, ist der Planungsgrundsatz E) [entspricht ST5 im TRP Velo], der eine Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MotIV postuliert, nicht akzeptabel und deshalb zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
75	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Einmal mehr ist festzuhalten, dass im städtischen Strassenraum die Bedürfnisse aller Verkehrsträger ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen sind. Darum sind die unter A) und B) gestellten Forderungen, einerseits das Veloroutennetz «den Bedürfnissen der Benutzenden anzupassen», andererseits «durchgehende und direkte Routen» zu realisieren illusorisch, in der Praxis nicht erfüllbar – und dem-nach zu streichen. <i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Dem MIV stehen auch durchgehende, nach Funktion unterschiedene Strassen zur Verfügung, das gleiche Recht hat der Veloverkehr.
76	Strategie	Die SVP Basel-Stadt steht dem Vorhaben zur geplanten Revision des Richtplanes Mobilität sowie der dazugehörigen Teilrichtpläne skeptisch gegenüber. Einmal mehr sind die in der vorliegenden Revision gemachten strategischen Aussagen zu diesem Planungsinstrument verkehrspolitisch einseitig und richten sich hauptsächlich gegen den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger, wie die SVP schon seit Langem fordert, kommt auch in dieser Vorlage wiederum nicht zum Ausdruck. Sämtliche Vernehmlassungsunterlagen richten sich einseitig gegen den MIV, welcher mit den Teilrichtplänen weiter eingeschränkt werden soll.	Zur Kenntnis genommen. Inhalte stützen sich auf §13b des USG BS.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i>		
77	Strategie	E-Bike / E-Velo	<p>Mangelnde Differenzierung der Veloarten nach Motorisierung (vgl. Ziff. 2) Insbesondere müsste ST 1 «Sicheres Velofahren auf allen Strassen» ergänzt werden mit dem Hinweis, dass E-Bikes mit gelben Nummern nur auf dem Strassennetz und nicht auf den Velorouten abseits des Strassennetzes erlaubt ist.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Nicht berücksichtigt. Übergeordnete Gesetze regeln wo mit welcher Veloart (je nach Motorisierungsgrad) gefahren werden darf. Dies ist nicht Aufgabe eines kantonalen Teilrichtplans.
78	Strategie	Veloinfrastruktur allgemein	<p>Aufmerksam habe ich den Teilrichtplan Velo gelesen. Was hier so schön tönt wie "der Veloverkehr wird gegenüber dem MIV zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt" (ST 5), sieht in der Realität (und wird sich auch in den nächsten Jahrzehnten nicht bessern) diametral anders aus: die Autos werden immer grösser und stärker, dh der MIV nimmt immer mehr Platz ein, dh die Platzverhältnisse für Velos werden immer enger und kleiner. Insbesondere ist dies auf den Grundsatz zurückzuführen, dass der Veloverkehr grundsätzlich zusammen mit dem MIV auf derselben Strasse geführt werden soll (ST 4).</p> <p><i>Eingabe von: Privat</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Velo ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme.
79	Strategie	Veloinfrastruktur allgemein	<p>ST 7 Betrieb und Unterhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Veloinfrastruktur wird entsprechend ihrer Bedeutung analog zu den Verkehrsinfrastrukturen des übrigen Strassenverkehrs unterhalten und betrieben. Beim Winterdienst werden die Pendlerrouen gegenüber dem MIV bevorzugt geräumt. - Baustellenbedingte Umleitungen und Sperrungen für den Veloverkehr sind wenn immer möglich nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Verkehrsführung bei zwingenden Umleitungen ist sorgfältig zu planen, nachvollziehbar umzusetzen und sie weist keine Sicherheitsdefizite auf. Eine frühzeitige Signalisation ist sicherzustellen. - Es werden ausschliesslich velotaugliche Stahlplatten verlegt, was nachts extrem relevant ist (verlässliche Anrampung, kein Teergebröckel) <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Priorisierung der Velo-Pendlerrouen gegenüber dem MIV im Winterdienst nicht akzeptabel, da wichtigste MIV-Achsen auch für Blaulichtorganisationen frei sein müssen.
80	Strategie	Veloparkieranlage	<p>6. ST 6 «...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Ausgestaltung der Abstellplätze sind Spezial-Velos sowie Anhänger zu berücksichtigen. - Die Abstellplätze sind grundsätzlich gedeckt.» <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Spezialvelos ergänzt in ST 6. Wetterschutz ist bei B&R-Anlagen sowie bei Velostationen vorgesehen, bei allen anderen Anlagen unverhältnismässig teuer und aus Platzgründen kaum realisierbar.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
81	Strategie	Veloparkieranlage 6. ST 6 «... - Bei der Ausgestaltung der Abstellplätze sind Spezial-Velos sowie Anhänger zu berücksichtigen. - Die Abstellplätze sind grundsätzlich gedeckt.» <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Wird tw. berücksichtigt. Spezialvelos ergänzt in ST 6. Wetterschutz ist bei B&Ranlagen sowie bei Velostationen vorgesehen, bei allen anderen Anlagen unverhältnismässig teuer und aus Platzgründen kaum realisierbar.
82	Strategie	Veloparkieranlage ST 6 Gute und genügende Abstellanlagen - Spezialvelos (z.B. Cargobikes, Liegevelos) und Velos mit Anhängern sind ausreichend zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Wird berücksichtigt. Ergänzt in ST 6.
83	Strategie	Veloroutennetz Grundsätzlich stimmen wir den Anpassungen zu. In Bezug auf die Pendlerrouen ist es jedoch fallweise zu überprüfen, ob diese an allen Orten auf den Hauptverkehrsachsen zu liegen kommen sollen. Die Praxis zeigt, dass gerade Pendlerinnen und Pendler, wo vorhanden, alternative Nebenrouen benutzen und damit ein besseres Vorankommen für alle Verkehrsbeteiligten ermöglichen. <i>Eingabe von: Allschwil</i>	Zur Kenntnis genommen. Rouenabstimmung ist erfolgt. Wir unterscheiden bewusst Basis- und Pendlerrouen. Letztere verlaufen eher auf direkten Hauptverkehrsachsen. Pendler dürfen jederzeit auch Basisrouen benutzen.
84	Strategie	Veloroutennetz (allgemein) 2. ST 2: «Wichtige Ziele sind aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden auf durchgehenden, und direkten und sicheren Rouen erreichbar.» «• Die Quartiere sind untereinander durch direkte und sichere Rouen verbunden.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Ist in ST 1 bereits enthalten.
85	Strategie	Veloroutennetz (allgemein) 5. ST 5: «Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt. • Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz berücksichtigt die Bedürfnisse der Velofahrenden und der anderen Nutzergruppe, welche die Infrastruktur benutzen dürfen. • Die umweltverträglichen Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sind aufeinander abgestimmt zu planen. Bei der Priorisierung des Veloverkehrs dürfen der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr keine grundsätzliche Beeinträchtigung erfahren.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Priorisierung stützt sich auf §13b des USG BS. Hinweis: "Grundsätzlich" ist bei der Beeinträchtigung bereits enthalten.
86	Strategie	Veloroutennetz (allgemein) 3. ST 3: «Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass immer	Wird tw. berücksichtigt. ST 3 wird ergänzt. In der Eignung sind auch Breiten enthalten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<p>mehr Nutzergruppen die Veloinfrastruktur benutzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen und genügend Platz.» <p>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</p>		
87	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>1. ST 1: «Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass immer mehr Nutzergruppen die Velowege benutzen. Der Bereich für die Velos und die anderen Nutzergruppen ist so auszugestalten, dass keine Nutzergruppe die andere Behindert (betreffend Schnelligkeit, Breite usw.)»</p> <p>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</p>	Nicht berücksichtigt. Nicht Flughöhe Strategie. Das Bundesrecht regelt, wo welche Fahrzeugkategorie verkehren darf.
88	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>4. ST 4: «– Auf bestimmten Abschnitten dem Veloroutennetze ist eine bauliche Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr wenn immer möglich umzusetzen Dies betrifft bei:»</p> <p>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</p>	Nicht berücksichtigt. Veloverkehr ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Ausnahmen sind bewusst dort vorgesehen wo eine grössere Gefährdung besteht.
89	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>2. ST 2 «Wichtige Ziele sind aus allen Quartieren und umliegenden Gemeinden auf durchgehenden, und direkten und sicheren Routen erreichbar.»</p> <p>«• Die Quartiere sind untereinander durch direkte und sichere Routen verbunden.»</p> <p>Eingabe von: umverkehr</p>	Nicht berücksichtigt. Ist in ST 1 bereits enthalten.
90	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>5. ST 5: «Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz berücksichtigt die Bedürfnisse der Velofahrenden und der anderen Nutzergruppe, welche die Infrastruktur benutzen dürfen. • Die umweltverträglichen Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sind aufeinander abgestimmt zu planen. Bei der Priorisierung des Veloverkehrs dürfen der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr keine grundsätzliche Beeinträchtigung erfahren.» <p>Eingabe von: umverkehr</p>	Nicht berücksichtigt. Priorisierung stützt sich auf §13b des USG BS. Hinweis: "Grundsätzlich" ist bei der Beeinträchtigung bereits enthalten.
91	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>3. ST 3 «Bei der Planung und Umsetzung des Veloroutennetzes werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen abgedeckt. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass immer</p>	Wird tw. berücksichtigt. ST 3 wird ergänzt. In der Eignung sind auch Breiten enthalten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<p>mehr Nutzergruppen die Veloinfrastruktur benutzen.</p> <p>• Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen und genügend Platz.»</p> <p><i>Eingabe von: umverkehrR</i></p>		
92	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>1. ST 1 «Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass immer mehr Nutzergruppen die Velowege benutzen. Der Bereich für die Velos und die anderen Nutzergruppen ist so auszugestalten, dass keine Nutzergruppe die andere Behindert (betreffend Schnelligkeit, Breite usw.)»</p> <p><i>Eingabe von: umverkehrR</i></p>	Nicht berücksichtigt. Nicht Flughöhe Strategie. Das Bundesrecht regelt, wo welche Fahrzeugkategorie verkehren darf.
93	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>4. ST 4: «– Auf bestimmten Abschnitten dem Veloroutennetze ist eine bauliche Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr wenn immer möglich umzusetzen Dies betrifft bei:»</p> <p><i>Eingabe von: umverkehrR</i></p>	Nicht berücksichtigt. Veloverkehr ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Ausnahmen sind bewusst dort vorgesehen wo eine grössere Gefährdung besteht.
94	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>ST 5 Priorisierung der Veloinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt. - Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz berücksichtigt die Bedürfnisse der verschiedenen Velofahrenden. <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Priorisierung muss auch einen Zweck haben.
95	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>ST 4 Führungsprinzip</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf einem sicheren Platz auf der Fahrbahn oder auf separaten Velowegen geführt. - Auf bestimmten Abschnitten des dem Veloroutennetzes ist eine bauliche Trennung zwischen Velo-fahrenden und motorisiertem Verkehr wenn immer möglich umzusetzen. Dies betrifft bei: (.... <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Veloverkehr ist fahrender Verkehr und gehört auf die Strasse, wenn nötig mit eigenen Radstreifen. Die gemeinsame Führung, insbesondere in Tempo 30-Zonen, zielt auf eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Ausnahmen sind bewusst dort vorgesehen wo eine grössere Gefährdung besteht.
96	Strategie	Veloroutennetz (allgemein)	<p>ST 3 Abdeckung verschiedener Zielgruppen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete Verbindungen und genügend Platz. 	Nicht berücksichtigt. In der Eignung sind auch Breiten enthalten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
97	Strategie Veloroutennetz (allgemein)	ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele - Anschlüsse an die offiziellen Routen des Kantons Basel-Landschaft sowie an die Routen der Nachbargemeinden in der Schweiz, in Frankreich und Deutschland sind direkt, sicher und attraktiv gewährleistet. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Diese sind in den Qualitätskriterien enthalten.
98	Strategie Veloroutennetz (allgemein)	ST 1 Sicheres Velofahren auf allen Strassen - Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse aller Benutzergruppen (unsichere, schnelle, mit Cargobike, etc.) angepasst werden. - Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig umgehend zu sanieren. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Ergänzung ist in den Grundsätzen entsprechend enthalten. Es braucht Analyse, Planung, Genehmigungsverfahren und allenfalls Koordination, deshalb ist umgehend nicht möglich.
99	Konzept	Anmerkung zu Tabelle 3: gerade ältere E-Bike-Benutzer/-innen benutzen eher das Basisroutennetz. <i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i>	Zur Kenntnis genommen. Senioren sind unter Basisroutennetz erwähnt.
100	Konzept	4.2.3 Begrifflichkeit ist uneinheitlich: Entweder immer „Veloparkieranlage“ oder „Veloparkieranlage“ verwenden. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Wird berücksichtigt.
101	Konzept	Die Unterscheidung in PendlerInnen- und Basisrouten halten wir weiterhin für richtig. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
102	Konzept	4.1.3 <u>Wir vermissen nach wie vor konkrete Definitionen der Qualitäts-Anforderungen!</u> Für die Umsetzung des Richtplans fehlen beispielsweise Angaben wie: Mindestbreite der Velowege und -streifen, Abstand zu Autoparkplätzen, Abstand zu Schienen, Sichtweite an Knoten, Vortrittsregeln, Frequenzen des MIV, Führung und Wartezeiten an Ampeln, Erkennbarkeit der Veloführung und andere. Zudem: Was bedeutet es konkret für die Infrastruktur, wenn „von einem hohen, mittleren oder geringen Fahrkönnen“ ausgegangen wird? Ein gutes und gut erkennbares Veloroutennetz	Wird tw. berücksichtigt. Die konkreten Definitionen sind nicht richtplanrelevant und werden in Normen und Planungsgrundlagen behandelt. Thema E-Velo / Cargo-Velo wird im Strategiebericht Kap. 4 ergänzt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>bedingt die möglichst <u>konkrete</u> Definition von Qualitätszielen (bspw. 2,50 m Breite für Hauptrouten wie in der Stadt Bern). Viel zu marginal behandelt der vorliegende Entwurf leider auch das Thema E-Velo und Cargo-Velos, resp. die Konsequenzen, die die immer stärkere Verbreitung dieser Fahrzeuge auf die Infrastruktur und die Planung haben.</p> <p>Gut und wichtig ist die neu eingeführte Betonung eines <i>dichten</i> Basisroutennetzes.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	
103	Konzept	<p>4.1.1: Tabelle: Beim Pendlerrouennetz ergänzen: „... die schnell UND SICHER von A nach B...“</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Sicherheit gilt für alle Velorouten, es ist nicht die Hauptanforderung des Pendlerrouennetzes.
104	Konzept	<p>4. Konzept: Der Titel „Konzept“ ist nichtssagend. Vorschlag: „Anforderungen an Routennetz und Veloparkierung“.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Beinhaltet mehr als nur Anforderungen.
105	Konzept	<p>4. Konzept: 4.1.1 Velonetztypen: In der sechsten Zeile: Orthographie: „Velofahrende“.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Wird berücksichtigt.
106	Konzept	<p>Titel Konzept ändern: Anforderungen an Routennetz und Veloparkierung</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Beinhaltet mehr als nur Anforderungen.
107	Konzept	<p>Definition der Nutzergruppen fehlt, sie muss Fahrvermögen, Fahrzeugtyp, Fahrgeschwindigkeit einbeziehen.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Nutzergruppen werden ergänzt. Die verschiedenen Fahrzeugtypen sind im Verkehrsrecht des Bundes geregelt.
108	Konzept	<p>Velostrassen und Velobahnen sollen das Nebeneinanderfahren und Überholen erleichtern.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Es liegt noch kein Bundesbeschluss zu den Velostrassen vor. Der Kanton setzt sich dafür ein.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
109	Konzept	Es fehlen weiterhin konkrete Qualitätsstandards für Velorouten. Wir verweisen dazu auf die SN von Pro Velo, Kap. 4.1.3. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Wird tw. berücksichtigt. Die konkreten Definitionen sind nicht richtplanrelevant und werden in Normen und Planungsgrundlagen behandelt. Thema E-Velo / Cargo-Velo wird im Strategiebericht Kap. 4 ergänzt.
110	Konzept	Dort, wo einst ausschliesslich Fussgängerverkehr vorgesehen war und im Laufe der Zeit Velos zugelassen wurden, hat eine Verdrängung stattgefunden, eine Verdrängung der Fussgänger. Es muss korrigiert werden, zum Beispiel in der Solitude-Anlage und auf der Brücke parallel zur Eisenbahnbrücke. Die für Fussgänger gefährliche Situation muss behoben werden. Insbesondere die Elektro-Velos stellen eine Gefahr dar. Hier und an anderen Orten muss eine Priorisierung des Fussgängerverkehrs erfolgen. <i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Die genannten Anlagen wurden auf politischen Druck hin für den Veloverkehr geöffnet. Die Problematik ist bekannt, weshalb Verbesserungen und Alternativen geprüft werden. ST 4 zum Führungsprinzip sieht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr entsprechend vor. Das Bundesrecht regelt, wo welche Fahrzeugkategorie verkehren darf. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung zu Änderungen des Verkehrsrechts für geeignetere Vorschriften betreffend E-Bike auf Veloinfrastrukturen geäussert.
111	Konzept	E-Bike / E-Velo Mangelnde Differenzierung der Veloarten nach Motorisierung (vgl. Ziff. 2). Weder auf dem Basisroutennetz noch auf dem Pendlerrouennetz sind E-Bikes mit gelben Nummernschildern und Motorfahräder erlaubt. Eventualiter: es ist eine dritte Netzkategorie zu schaffen für E-Bikes mit gelben Nummernschildern, ev. inkl. Motorfahräder <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Übergeordnete Gesetze regeln wo mit welcher Veloart (je nach Motorisierungsgrad) gefahren werden darf. Dies ist nicht Aufgabe eines kantonalen Teilrichtplans.
112	Konzept	Veloparkieranlage 4.2.2 Komfort: «Veloparkplätze ermöglichen ein einfaches und sinnfälliges Parkiermanöver. Sie bieten ausreichend Platz, auch für Spezialvelos (z.B. mit Anhänger) sowie wenn möglich Schutz vor Nässe. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Wetterschutz ist bei B&R-Anlagen sowie bei Velostationen vorgesehen, bei allen anderen Anlagen unverhältnismässig teuer und aus Platzgründen kaum realisierbar.
113	Konzept	Veloparkieranlage Grundsätzliche Zustimmung Hinweis, ggf. ist es sinnvoll, Die Veloparkierungsform: Vorderradklemme deutlich auszuschliessen und den Mindeststandard Anlehnbügel zu erwähnen, so dass der Velorahmen angeschlossen werden kann.	Zur Kenntnis genommen. Veloparkierungssysteme sind nicht richtplanrelevant.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i>	
114	Konzept	Veloparkieranlage Betreffend Veloparkieranlagen ist die Stossrichtung/Strategie zwar korrekt, in der Realität ist jedoch dringend Handlungsbedarf vorhanden (einzelne Parkieranlagen total überlastet – führt zu Konflikten zwischen Fussgängern/Velofahrern oder auch Velofahrern/Polizei. Siehe auch diesbezügliches Ergebnis Prix Velostädte). Die geplanten Velostationen sollten Abhilfe schaffen und möglichst schnell realisiert werden. <i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Problematik bekannt.
115	Konzept	Veloparkieranlage Veloparkieranlagen: Ungenügend. Sie müssen grundsätzlich Gratis, sicher und Nahe dem Zielort sein. Merkmal: wo Velo herumstehen da sind Veloabstellplätze nötig. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. In Qualitätsanforderungen enthalten. Kostenpflichtig können Velostationen mit entsprechend ausgebautem Angebot sein wenn im Umfeld kostenlose alternative Parkiermöglichkeiten bestehen.
116	Konzept	Veloparkieranlage Der Velofahre will schnell, direkt und sicher von A nach B nach C etc gelangen und dabei sein Velo sicher und nahe abstellen können ohne Zeitverlust. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. In Qualitätsanforderungen enthalten.
117	Konzept	Veloparkieranlage Temporäre Aufhebung von Veloabstellplätze muss gleichwertiger Ersatz durch den verursacher gestellt werden. Als Ausnahm sollte höchstens noch die Basler Fasnacht gelten (faktisch Kulturgut). <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Wird tw. berücksichtigt. ST 7 wird mit einem entsprechenden Grundsatz ergänzt.
118	Konzept	Veloparkieranlage Veloabstellplätze müssen sinnvoll angepasst, wie auch Bedürfnisgerecht sein. Verusacher hat auch seinen Teil zu leisten. Zum Beispiel Geschäfte welche Velobenutzer ansprechen müssen für ausreichende, geeignete Veloabstellplätze besorgt sein. Muss Teil der Bau- und Betriebsbewilligung werden. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Die Erstellungspflicht für Veloabstellplätze ist im Bau- und Planungsgesetz §73 geregelt.
119	Konzept	Veloparkieranlage 4.2.2 Komfort: «Veloparkplätze ermöglichen ein einfaches und sinnfälliges Parkiermanöver. Sie bieten ausreichend Platz, auch für Spezialvelos (z.B. mit Anhänger) sowie wenn möglich Schutz vor Nässe. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Wetterschutz ist bei B&R- Anlagen sowie bei Velostationen vorgesehen, bei allen anderen Anlagen unverhältnismässig teuer und aus Platzgründen kaum realisierbar.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
120	Konzept	Veloparkieranlage - Ebenerdige Abstellanlagen sind Doppelparkern vorzuziehen. - Velo-PP müssen stets fahrend erreichbar sein. Ein Schieben über Treppenschienen ist nur im Ausnahmefall zulässig (Negativbeispiel Velo-PP Bf Basel SBB Ostseite). - Wetterschutz ist wo immer möglich zu gewährleisten. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Ist in Normen und Qualitätsanforderungen enthalten. Wetterschutz ist bei B&R-Anlagen sowie bei Velostationen vorgesehen, bei allen anderen Anlagen unverhältnismässig teuer und aus Platzgründen kaum realisierbar.
121	Konzept	Veloroutennetz Grundsätzliche Zustimmung, nur auch hier der Hinweis, dass Velobahnen bzw. Radschnellverbindungen mitaufgeführt werden könnten. <i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i>	Nicht berücksichtigt. Pendler Routen sind als Schnellverbindungen ausgelegt.
122	Konzept	Veloroutennetz Veloroutennetz: Basisnetz muss die Innenstadt sinnvoll erschliessen, jeder soll mit dem Fahrrad sicher und schnell in die Innenstadt gelangen. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Innenstadt ist Ziel des Basisroutennetzes genannt und entsprechend im Netz eingebunden.
123	Konzept	Veloroutennetz (allgemein) 4.1.3: 4. «Der Fahrfluss ist aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten. Dies wird durch die Einführung von Velostrassen erreicht.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Zudem liegt noch kein Bundesbeschluss zu den Velostrassen vor.
124	Konzept	Veloroutennetz (allgemein) 4.1.3: 2. «Sicherheitsdefizite, Gefahrenstellen: Die Routen sind sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf. Bei der Beurteilung der Gefährdung muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden. Effektive Gefahrenstellen, welche durch die Unfallauswertung erkannt werden, sind rasch sofort zu beheben.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Es braucht Analyse, Planung, Genehmigungsverfahren und allenfalls Koordination, deshalb ist sofort nicht möglich.
125	Konzept	Veloroutennetz (allgemein) 4.1.3: 1. Allgemein zu Nutzergruppen: Die Veloinfrastruktur wird nicht nur von Velos genutzt (E-Trottis, Mofa usw.) Hier muss eine eigene Analyse je Fahrzeugtyp vorgenommen werden. Die Definition der Nutzergruppen sollte nicht nur über das Fahrvermögen geschehen, sondern es ist auch der Fahrzeugtyp miteinzubeziehen. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Wird tw. berücksichtigt. Nutzergruppen werden ergänzt. Die verschiedenen Fahrzeugtypen sind im Verkehrsrecht des Bundes geregelt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
126	Konzept	Veloroutennetz (allgemein)	Wie erwähnt fehlen immer noch messbare Qualitätskriterien und Umsetzungsfristen. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Die Qualitätsanforderungen sind in Kapitel 4 enthalten, detailliertere Angaben sind nicht richtplanrelevant. Die zeitliche Umsetzung ist im Umsetzungsprogramm TRP Velo geregelt und nimmt auf die Erhalungsplanung Rücksicht, siehe Kap. 6.
127	Konzept	Veloroutennetz (allgemein)	4.1.3: 2. «Sicherheitsdefizite, Gefahrenstellen: Die Routen sind sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf. Bei der Beurteilung der Gefährdung muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden. Effektive Gefahrenstellen, welche durch die Unfallauswertung erkannt werden, sind rasch sofort zu beheben.» <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Es braucht Analyse, Planung, Genehmigungsverfahren und allenfalls Koordination, deshalb ist sofort nicht möglich.
128	Konzept	Veloroutennetz (allgemein)	4.1.3: 1. Allgemein zu Nutzergruppen: Die Veloinfrastruktur wird nicht nur von Velos genutzt (E-Trottis, Mofa usw.) Hier muss eine eigene Analyse je Fahrzeugtyp vorgenommen werden. Die Definition der Nutzergruppen sollte nicht nur über das Fahrvermögen geschehen, sondern es ist auch der Fahrzeugtyp miteinzubeziehen. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Wird tw. berücksichtigt. Nutzergruppen werden ergänzt. Die verschiedenen Fahrzeugtypen sind im Verkehrsrecht des Bundes geregelt.
129	Konzept	Veloroutennetz (allgemein)	4.1.3: 4. «Der Fahrfluss ist aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten. Dies wird durch die Einführung von Velostrassen erreicht. » <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Zudem liegt noch kein Bundesbeschluss zu den Velostrassen vor.
130	Konzept	Veloroutennetz (allgemein)	Die LSA müssen auf die Velo-Geschwindigkeit abgestimmt sein (grüne Welle fürs Velo). <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. LSA-Steuerungen sind gemäss Kantonsverfassung insbesondere auf die Priorisierung des öV ausgelegt.
131	Konzept	Veloroutennetz (allgemein)	Wie erwähnt fehlen immer noch messbare Qualitätskriterien und Umsetzungsfristen für das Routennetz. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Die Qualitätsanforderungen sind in Kapitel 4 enthalten, detailliertere Angaben sind nicht richtplanrelevant. Die zeitliche Umsetzung ist im Umsetzungsprogramm TRP Velo geregelt und nimmt auf die Erhalungsplanung Rücksicht, siehe Kap. 6.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
132	Konzept	Veloroutennetz (Pendlernetz)	4.1.3: 3. «Fahrfluss: Pendlerroute: Die Routenwahl erlaubt ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren. Dies wird durch grüne Wellen, welche auf VelofahrerInnen abgestimmt sind, erreicht.» <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Nicht richtplanrelevant. LSA-Steuerungen sind gemäss Kantonsverfassung insbesondere auf die Priorisierung des öv ausgelegt.
133	Konzept	Veloroutennetz (Pendlernetz)	4.1.3: 3. «Fahrfluss: Pendlerroute: Die Routenwahl erlaubt ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren. Dies wird durch grüne Wellen, welche auf VelofahrerInnen abgestimmt sind, erreicht.» <i>Eingabe von: umverkehr</i>	Nicht richtplanrelevant. LSA-Steuerungen sind gemäss Kantonsverfassung insbesondere auf die Priorisierung des öv ausgelegt.
134	Umsetzung		Thema Wetterbereinigung ist nicht ganz nachvollziehbar. Wie findet diese statt? Es ist anzunehmen das Fussgänger Wetterempfindlicher sind als Velofahrer ausser vielleicht bei Schnee und Eisglätte. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Fussgänger sind weniger wetterempfindlich (z.B. Nutzung Regenschirm). Für den Fussverkehr konnte das Statistische Amt keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Wetter und Fussverkehrsaufkommen ermitteln. Es gibt neben dem Wetter viele verschiedene Einflussfaktoren auf den Fussverkehr, welche sich teilweise gegenseitig aufheben. Bei schlechtem/kalten oder sehr heissen Wetter lassen einige Velofahrende das Velo stehen und gehen zu Fuss oder nutzen den ÖV und werden beim Zugang zum ÖV als Fussgänger gezählt.
135	Umsetzung		6.1 Letzte zwei Sätze: Begrifflichkeit ist uneinheitlich: Entweder „ergänzt“ oder „erweitert“ verwenden. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Wird berücksichtigt.
136	Umsetzung		Umsetzung: Wie erwähnt: fehlende Fristen. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die zeitliche Umsetzung ist im Umsetzungsprogramm TRP Velo geregelt und nimmt auf die Erhalungsplanung Rücksicht, siehe Kap. 6.
137	Umsetzung		Schlussbemerkung: Wir begrüssen die Erarbeitung des Umsetzungsprogramms mit einer Priorisierung von zusammenhängenden Routen unter Einbezug der Erhaltungsmassnahmen. Der Wert dieses	Zur Kenntnis genommen. Das Umsetzungsprogramm hat eine Zeitplanung. Qualitätskriterien sind in geeigneten Planungsgrundlagen festgehalten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<p>Programms steht und fällt aber mit der <u>Umsetzung konkreter und im Raum konkret erkennbarer Qualitätskriterien</u> und mit der <u>Umsetzungsgeschwindigkeit</u>. Dazu ist dem Programm <u>zwingend eine Zeitplanung</u> beizufügen.</p> <p>Wir hoffen, dass wir mit diesen Inputs zur Verbesserung der Grundlagen für eine effiziente Veloförderung in Basel-Stadt beitragen können und freuen uns, wenn möglichst viele unserer Verbesserungsvorschläge in den Richtplan und die weitere Planung einfließen.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>		
138	Umsetzung	<p>- Auch viele einzelne Verbesserungen über die Stadt verteilt werden kaum wahrgenommen. Gezielte Verbesserungen jeweils entlang der gleichen Route haben sofort einen spürbaren Effekt, zumindest auf der betreffenden Route.</p> <p>- Fehlende Umsetzungsfristen für den TR Velo, Zeitplan ist nun definitiv dringend.</p> <p>- Bisherige Präsentationen der Umsetzungspläne wirkten mutlos und zögerlich.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Entspricht Zielsetzung des Umsetzungsprogramms. Dieses enthält Terminplan. Koordination mit Erhaltungsplanung wesentlich.	
139	Umsetzung	Veloroutennetz	<p>Für die nächste Anpassung des priorisierten Veloroutennetz wäre es wünschenswert, wenn die radiale Route nach Grenzach-Wyhlen mit aufgenommen werden könnte.</p> <p><i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Priorisiertes Routennetz basiert auf Nutzungspotenzial.
140	Karte	<p>Mangelnde Differenzierung der Netze nach Veloarten mit unterschiedlicher Motorisierung (vgl. Antw. Nr. 2).</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Nicht berücksichtigt. Übergeordnete Gesetze regeln wo mit welcher Veloart (je nach Motorisierungsgrad) gefahren werden darf. Dies ist nicht Aufgabe eines kantonalen Teilrichtplans.	
141	Karte	<p>Birs-Querung im Raum St. Jakob: Die kantonale Radroute BL verläuft auf dem Weg neben den Tramgleisen (nicht auf der St. Jakob-Strasse). Des Weiteren sollten die Entwicklungen und Planungen am „Schänzli-Knoten“ / QP Hagnau berücksichtigt werden. In den entsprechenden Arbeitsgruppen bestand Einigkeit, dass die Veloroute künftig den hoch belasteten Knoten meiden sollte bzw. Massnahmen zur Umfahrung realisiert werden sollten. Wir beantragen daher, die Pendlerroute an dieser Stelle auf die gleiche Achse zu legen wie die Basisroute, die bereits an die kantonale Radroute BL anbindet.</p> <p><i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Pendlerroute Richtung Muttenz wird auf kantonale Route BL verlegt, Richtung Stadt verbleibt sie auf der St. Jakobs-Strasse (direkte, durchgängige Führung, insbesondere aus Schanzenweg).	
142	Karte	<p>Die Dorenbachstrasse in Binningen ist (noch) Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes BL.</p>	Abstimmung zwischen BS und BL hat stattgefunden. Die	

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>Allerdings bestehen Überlegungen zur Aufhebung dieser Route (keine bedeutende Netzfunktion, schlechte Verknüpfung an umgebende Routen, unmittelbar angrenzend verlaufende Pendlerroute BS (Holestrasse) etc.). Wir beantragen, die Führung der Radrouten in diesem Raum zu koordinieren (Antrag auf Besprechung, siehe oben).</p> <p><i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i></p>	<p>Holestrasse eignet sich nicht als Basisroute. Die Dorenbachstrasse wird zumindest als kommunale Verbindung BL bestehen bleiben. Anschluss Basisroute erfolgt darüber.</p>
143	Karte	<p>An der Gemeindegrenze zu Allschwil schliessen mehrere Routen aus BS an, von denen im Kanton BL bislang nur zwei Verbindungen abgenommen werden (Steinbühlweg und Hegenheimerweg). Wir erachten es als zwingend, dass sämtliche Routen ab der Kantonsgrenze weitergeführt werden, sonst sollten sie nicht aufrechterhalten werden. Da die Gemeinde Allschwil ein kommunales Routennetz entwickelt und auch der Kanton BL möglichen Handlungsbedarf in seinem kantonalen Routennetz sieht, sollte dies miteinander abgestimmt werden (Antrag auf Besprechung, siehe oben).</p> <p><i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i></p>	<p>Abstimmung zwischen BS, BL und Gemeinde Allschwil hat stattgefunden. Anbindung Pendlerroute Herrenweg wird ergänzt, übrige Routen momentan belassen. Abstimmung erfolgt im Rahmen weiterer Planungen Gemeinde Allschwil.</p>
144	Karte	<p>Als Bekenntnis und zur Förderung des grenzüberschreitenden Veloverkehrs, wäre es wünschenswert, dass auch die kommunalen Verbindungen, wie in der Version 2013 des TRP, als Anschlüsse dargestellt werden.</p> <p><i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
145	Karte	<p>Vorschlag für eine Ergänzung: Darstellung „Anschluss Radschnellverbindung Landkreis Lörrach“</p> <p><i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Weder genehmigte Grundlagen noch Routentyp gemäss Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach.</p>
146	Karte	<p>Für die Leserlichkeit der Karte, wäre es sinnvoll die Strichstärken der Darstellung von Basis- und Pendler Routen anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
147	Karte	<p>Zum Kt. RP BS: In der Legende werden für M 3.1/ 3.2 aufgeführt: Velo und Fussgänger / Fussgänger. In der Karte wird nicht zwischen Wanderwegen, Spazierwegen und Hindernisfreien Wege unterschieden. Wanderwege dürfen über Fusswege führen. Es wird angenommen, dass auf der Karte bei einer Doppelführung nur die Fusswege sichtbar sind. Dies erschwert eine Beurteilung des Wanderwegnetzes.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. In der Richtplankarte sind keine Netze festgehalten, sondern nur örtliche Festlegungen (Netzlücken). Das Netz ist in der Karte des TRP FW nach Fuss- und Wanderwegen unterschieden. Freizeit Routen (Wanderrouten, Spazierwege und hindernisfreie Wege) sind ein Kommunikationsangebot und verlaufen auf dem FW-Netz. Sie sind nicht richtplanrelevant.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	
148	Karte	Die Strecken der PendlerInnen- und Basisrouten sind grundsätzlich gut gewählt. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
149	Karte	Der Veloweg auf dem Erlenmattareal führt ganz im Norden durch Naturschutzzone. Dies ist in keiner Weise notwendig, da eine grundsätzlich zonenkonforme Ersatzroute über die Signalstrasse vorhanden ist. Es ist eine entsprechende Änderung vorzunehmen. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Signalstrasse ist keine Alternative als attraktive Verbindung auf der Achse Mattenstrasse. Die Verbindung war bereits in einem früheren Ratschlag zur Erlenmatt enthalten.
150	Karte	Die Standorte von Velostationen und Bike&Ride-Anlagen sind im Plan deutlicher darzustellen. Zudem ist im Plan besser darzustellen, wenn Strassenabschnitte sowohl Basisrouten wie auch Pendler Routen sind. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Wird berücksichtigt.
151	Karte	Zum Kt. RP BS: Seite 31 Buchst. i, Seite 35 Buchst. h, Seite 36 Buchst. m, und Seite 40 Buchst. j [entspricht J) im TRP Velo bzw. H) im TRP FW]: Wie oben in Ziffer 2 schon generell angeführt, kommt weder für eine Verlegung Grenzacherstrasse noch für die gedachten Fuss- und Velowege eine Abgabe von BEV-eigenen Flächen in Frage. Insoweit widerspreche ich auch ausdrücklich den kartographischen Darstellungen. <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Zur Kenntnis genommen. Die kartographische Darstellung ist schematisch. Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden bei der Projektierung angemessen berücksichtigt.
152	Karte	Veloparkieranlage Temporäre Velostationen am Kleinbasler Rheinufer (Sommer) <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Velostationen sind keine temporärer Anlagen. Temporäre Anlagen sind nicht richtplanrelevant. Bezüglich Definition zu Velostationen siehe im Strategie- und Massnahmenbericht Kap. 4.
153	Karte	Veloparkieranlage Die geplanten gedeckten Parkieranlagen am Morgartenring, an der Parkallee / Wanderstrasse und an der Tramstation Neuweilerstrasse werden begrüsst. <i>Eingabe von: Allschwil</i>	Zur Kenntnis genommen.

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo</i>	<i>Stellungnahme</i>
154	Karte	Veloparkieranlage Die Standorte von Velostationen und Bike&Ride-Anlagen sind im Plan deutlicher darzustellen. Zudem ist im Plan besser darzustellen, wenn Strassenabschnitte sowohl Basisrouten wie auch Pendler Routen sind. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Wird berücksichtigt.
155	Karte	Veloparkieranlage Wie schon erwähnt, wo Velos stehen braucht es sinnvolle Abstellanlagen / Veloparkplätze <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Nur kantonale Anlagen aufgeführt. Kommunale Anlagen dezentral und flächig verteilt.
156	Karte	Veloparkieranlage Velostation: Ja, bestehende Anlage zu klein B&R-Anlage: Ja, bestehende Anlage zu klein Anlage im Bahnhof SBB und Bike&Ride sind hoffnungslos überfüllt und bereits zu klein. Neue Anlagen dringend. <i>Eingabe von: Lääbe in der Innerstadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Es sind zusätzliche Velostationen und B&R-Anlagen geplant und als Inhalt im TRP aufgenommen.
157	Karte	Velorouten- und Fusswegnetz Sevogelbrücke streichen <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
158	Karte	Velorouten- und Fusswegnetz Sevogelbrücke streichen. <i>Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz</i>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
159	Karte	Velorouten- und Fusswegnetz Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen) (Buchst. L) [entspricht J] TRP FW]: Die Verbindung begrüssen wir grundsätzlich. Der kleine Abzweiger Richtung Emil Frey-Strasse ist jedoch fast vollständig auf Gebiet BL dargestellt. Wir beantragen , ihn auf Gebiet BS zu verschieben. Eine allfällige Anordnung (ganz oder teilweise) auf Gebiet BL kann dann im Rahmen der konkreten Projektierung geprüft werden.	Aufgrund aktueller Planungen wird die Veloroute in die Frankfurt-Strasse verlegt, der Anschluss wird nur noch im Fusswegnetz dargestellt. Alle Massnahmen sind schematisch dargestellt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i>				
160	Karte	Veloroutennetz	Falscher Anschluss St. Jakob zu „Grosse Allee“ Im St. Jakob ist der Anschluss im Bereich Gartenbad St. Jakob/ Grosse Allee als Basisroute eingezeichnet. Die Studie „Optimierung Langsamverkehrsnetz“ der Energie-Region Birsstadt, welche Teil des Aktionsplans Mobilität 2017 bis 2019 ist, sieht die räumliche Verortung eines Veloschnellroutennetzes in der Birsstadt vor. Hierbei wurden 4 radiale und 2 axiale Veloschnellrouten definiert. Eine der axialen Schnellrouten soll westlich der Sirs verlaufen und am oben erwähnten Anschluss in das Velonetz des Kantons Basel-Stadt übergehen. Wir bitten Sie deshalb, den Anschluss im Bereich des Gartenbads St. Jakob von Basisroute auf Pendlerroute anzupassen. <i>Eingabe von: Muttenz</i>	Wird berücksichtigt.
161	Karte	Veloroutennetz	In den Bereichen Bachgraben und der Langsamverkehrsachse Parkallee (in Basel Anschluss Wanderstrasse) sind die Velonetze des Kantons Basel-Stadt und der Gemeinde Allschwil gut aufeinander abgestimmt. <i>Eingabe von: Allschwil</i>	Zur Kenntnis genommen.
162	Karte	Veloroutennetz (allgemein)	Vorrangrouten oder auch Schnellrouten werden nicht explizit genannt respektive festgelegt. Dies ist für eine Velostadt wie Basel überraschend. <i>Eingabe von: Bundesamt für Strassen ASTRA</i>	Pendler Routen entsprechen Schnellrouten gemäss Beschrieb und Qualitätsanforderungen. Dieser Begriff wurde festgelegt bevor Vorrangrouten als Begriff bekannt waren, und ist aus unserer Sicht zudem zutreffender.
163	Karte	Veloroutennetz (allgemein)	Im Raum Binnerstrasse fallen Differenzen zu den kantonalen Radrouten des Kantons BL und der Gemeinde auf (Anschluss Pendlerroute-BS auf Binnerstrasse, Wegführung Kanton-BL auf Steinbühlweg, Wegführung Gemeinde im Lettenweg). Im Rahmen der laufenden Testplanung Masterplan Binnerstrasse wird für diesen Raum auch die Veloführung überprüft. Im Rahmen der zeitnah geplanten Erarbeitung eines Langsamverkehrskonzepts für unsere Gemeinde kommen wir gerne auf das Planungsamt Kanton BS zu, um diese wichtige Schnittstelle optimal abzustimmen. <i>Eingabe von: Allschwil</i>	Abstimmung zwischen BS, BL und Gemeinde Allschwil hat stattgefunden. Anbindung Pendlerroute Herrenweg wird ergänzt, übrige Routen momentan belassen. Abstimmung erfolgt im Rahmen weiterer Planungen Gemeinde Allschwil.
164	Karte	Veloroutennetz (Basisnetz)	Veloroutennetz - fehlende Verbindungen im Basis- oder Pendleroutennetz: Basisroute: Verbindung Barfüsser- bis Münsterplatz.	Nicht berücksichtigt. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
165	Karte	Veloroutennetz - Fehlende Verbindungen im Basis- oder Pendlerroutennetz: Pendlerroute: St. Galler-Ring - Strassburgerallee - Mülhauserstasse	Wird tw. berücksichtigt. Routen werden aufgrund wichtiger Ziele gelegt. Verbindung Allschwil - Novartis via Näfelerstr.-Strassburgerallee-Mülhauserstrasse wird zusätzlich als Pendlerroute aufgenommen.
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
166	Massnahmen	Beeindruckende Massnahmenliste!	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Bundesamt für Strassen ASTRA</i>	
167	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Zur Massnahme I (Dreispietz Süd) [entspricht L] im TRP Velo bzw. J) im TRP FW]: Im Rahmen der Projektierung dieser Langsamverkehrsverbindung gilt es nicht nur Naturschutzanliegen, sondern auch die Interessen des örtlichen Gewerbes als Hauptnutzer des Areals zu berücksichtigen.	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
168	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Zu den Massnahmen p (Lysbüchel) und v (Bhf. St. Johann – Saint Louis) [entspricht P) und V) im TRP Velo]: Der Gewerbeverband Basel-Stadt setzt sich auf dem Lysbüchel-Areal für die Beibehaltung eines «schützenden Riegels» zwischen der (lauten) Gewerbenutzung im Norden und dem Wohngebiet im Süden ein. Für eine durchgängige und durchlässige Öffnung inkl. Veloverbindung nach St. Louis eignet sich das Gewerbegebiet allerdings nicht. Auf diese Massnahmen ist folglich zu verzichten.	Nicht berücksichtigt. Gemäss Abstimmung zum Bebauungsplan Volta Nord vom 25. November 2018.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
169	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Zu den Massnahmen f (Sevogelbrücke) und g (Zollibrücke) [entspricht F) und G) im TRP Velo]: Diese beiden Projekte sind nach dem Nein zur Veloring-Initiative nicht mehr weiterzuverfolgen und folglich zu streichen. Hier gilt es, den Volkswillen zu respektieren.	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
			Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
170	Massnahmen	5.1 Festlegungen Veloroutennetz: Wir begrüssen die vorgesehenen Netzergänzungen sehr. Kompliment! <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
171	Massnahmen	Es gibt keine Lösungsvorschläge für Konflikte mit den Fussgängern vor allem in der Innerstadt. <i>Eingabe von: Lääbe in der Innerstadt</i>	Nicht richtplanrelevant. Ausarbeitung von Lösungen erfolgt in der Projektbearbeitung.
172	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: f) und g) [entspricht F) und G) im TRP Velo] sind zu streichen, da in der Veloringabstimmung abgelehnt. <i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussende Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
173	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: h) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen [entspricht J) im TRP Velo bzw. H) im TRP FW] ist zu streichen. Östlich der Allmendstrasse im Bereich der Bahngleise und des Bäumlhof-Gymnasiums existiert die grösste Population der Geburtshelferkröte im Kanton. Während sie durch Spaziergänger nicht gefährdet wurde, kann die Öffnung für den Veloverkehr zu einer Beeinträchtigung führen. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
174	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Die Routenwahl bezüglich q) Rheinbrücke Hafen – Hünigen Süd [entspricht Q) im TRP FW und U) im TRP Velo] Unklar bleibt, welchen konkreten Nutzen diese teure Verbindung bringen soll. Antrag: Streichen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Massgebende Bedeutung für eine umweltgerechte Mobilität im Dreiland in der Verkehrsstudie nachgewiesen. Kosten-Nutzen-Betrachtung folgt.</p>
175	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Die Routenwahl bezüglich f) Fuss- und Velobrücke «Zollbrücke» [entspricht F) im TRP FW und G) im TRP Velo] können wir nicht unterstützen und bitten darum, naturverträgliche Varianten zu evaluieren.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Die kartographische Darstellung ist schematisch. Die genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen in der Projekterarbeitung zu definieren.</p>
176	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: e) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein) [entspricht F) im TRP Velo und E) im TPR FW] Der Bau wäre mit erheblichen Eingriffen in die geschützte Uferböschungen und das Stadtbild verbunden. Es besteht mit der Fähre eine Verbindung, die bei einem Brückenbau wohl obsolet würde. Antrag: Streichen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.</p>
177	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Siehe unsere Ausführungen zu den örtlichen Festlegungen im Zusammenhang mit dem Fussverkehr. (Sowohl die «Sevogelbrücke» als auch die «Zollbrücke» (Massnahmen e und f) [entspricht F) und G) im TRP Velo] waren Bestandteil der vom Volk mit aller Entschiedenheit abgelehnten Veloring-Initiative. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese beiden Projekte nur versehentlich im KRIP aufgeführt wurden und dieser Fehler – dies ist jedenfalls die Forderung des ACS beider Basel – unter Achtung des gefällten Volksentscheides korrigiert wird.)</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
178	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS:</p>	<p>Zur Kenntnis genommen bzw. wird tw. berücksichtigt. Bedeutung</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>M.3.2 Veloverkehr Die Massnahmen: g) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“ [entspricht F) im TRP FW bzw. G) im TRP Velo] Fuss- und Velopasserelle Wolf- St. Alban [entspricht G) im TRP FW bzw. I) im TRP Velo] Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein - St. Jakob [entrpicht K) im TRP FW bzw. N) im TRP Velo] Fuss- und Veloverbindung Wolf - Zeughaus [entspricht k) im TRP FW bzw. Q) im TRP Velo] f) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban - Wettstein) [entspricht E) im TRP FW bzw. F) im TRP Velo] s) Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB (Nautentor) [entspricht s) im TRP FW bzw. S) im TRP Velo] Hinweis: Es geht hier nicht nur um eine bessere Anbindung des Gundeldinger Quartiers an die Innerstadt sondern auch um eine Verbesserung der Fuss- und Velowegbeziehungen zwischen dem St. Alban- und dem Gundeldingerquartier, wie auch um eine zusätzlich Verbesserung der Erschliessung der Perrons des Bahnhofs für beide Quartiere. Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Veloverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. Empfehlung: Eine Velostation im Zentrum des Wolfareals wäre zu prüfen.</p> <p><i>Eingabe von: St. Alban-Gellert</i></p>	<p>Gleisfeldquerung Ost für St. Alban wird ergänzt. Velostationen in Arealen ist Sache der Investoren bzw. Grundeigentümer, deswegen nicht richtplanrelevant.</p>
179	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Die Massnahmen «Sevogelbrücke» und «Zollibrücke» sind zu streichen. Diese wurden mit dem Nein zum Veloring vom Volk gebodigt. Volksentscheide haben auch die Verantwortlichen im BVD zu akzeptieren – auch wenn sie ihnen nicht passen.</p> <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>
180	Massnahmen	<p>Veloinfrastruktur allgemein</p> <p>4.2. <u>Infrastruktur für Velos insgesamt</u> Nicht ersichtlich aus dem TRP ist, inwiefern für das Wettsteinquartier weitere Infrastrukturmassnahmen vorgesehen sind, um unter anderem das sichere und entspannte Parken der Velos zu erleichtern; oder auch nur, um Räume zu schaffen, an denen mit dem Velo neuralgische Punkte problemlos bewältigt werden können.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Es werden nur Abstellplätze kantonaler Bedeutung (Bike&Ride, Velostationen) festgehalten. Kleine Abstellplätze werden bei Bedarf eingerichtet. Massnahmen auf bestehender Strasseninfrastruktur sind Bestandteil des Umsetzungsprogramms zum TRP.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
181	Massnahmen	Veloinfrastruktur allgemein	Sichere Veloführung Messgrösse Unfälle Kat 3 und Todesfälle. In diesen Fällen liegt ein Versagen der Planung vor. Egal was irgend eine Norm dazu sagt. Velofahrer sollen gesund und lebend wieder nachhause kommen. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Alle polizeilich registrierten Verkehrsunfälle werden durch den Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei u.a. im Rahmen der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) systematisch untersucht. Verkehrsunfälle mit schweren Unfallfolgen oder schwachen Verkehrsteilnehmenden (zu Fussgehende, Radfahrende, Kinder, ältere Personen, etc.) haben dabei einen hohen Stellenwert. Wenn ein sogenanntes Infrastruktur-Potential (Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Infrastruktur-Massnahmen) festgestellt wird, so wird dieses im Rahmen der Möglichkeiten ausgeschöpft.
182	Massnahmen	Veloparkieranlage	Im Zusammenhang mit den Velostationen in der Innenstadt ist zu berücksichtigen, dass gerade Velofahrer nicht nur für einen längeren Aufenthalt in die Innenstadt fahren, bei welchem sie einen guten Abstellplatz brauchen. Das Velo eignet sich besonders gut für kurze erledigungen (z.B. Postfach bei der Hauptpost leeren). Für diese erledigungen will man das Fahrrad nicht in eine Velostation einstellen, sondern nur schnell abstellen und danach weiterfahren. Daher müssen trotz Velostationen genügend Veloabstellplätze im Strassenraum bestehen bleiben. <i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Auch künftig werden kurz- und langfristige Angebote für Veloparkierung zur Verfügung gestellt.
183	Massnahmen	Veloparkieranlage	Vor dem Bau neuer unterirdischer Veloparkings im Innenstadtpereimeter soll zuerst geprüft werden, ob bestehende Auto-Einstellhallen (Storchen, Theater usw.) ganz oder teilweise für Velos umgenutzt werden können. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
184	Massnahmen	Veloparkieranlage	Massnahmen Veloparkierung: einverstanden <i>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</i>	Zur Kenntnis genommen.
185	Massnahmen	Veloparkieranlage	Veloparkieranlage: Ungenügend und teilweise an den Bedürfnissen vorbei <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Nur kantonale Anlagen aufgeführt. Kommunale Anlagen dezentral und flächig verteilt.
186	Massnahmen	Veloparkieranlage	Vor dem Bau neuer unterirdischer Veloparkings im Innenstadtpereimeter soll zuerst geprüft werden, ob bestehende Auto-Einstellhallen (Storchen, Theater usw.) ganz oder teilweise für Velos	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		umgenutzt werden können. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	
187	Massnahmen	Veloparkieranlage <u>Veloparkieranlagen:</u> - Bestehende Auto-Parkings (teilweise) in Veloparkings umwidmen. - Leere EG-Flächen in Veloparkings umwidmen (analog Haarlem, Utrecht/NL). - Es fehlen Angaben zu Velo-Verleihstationen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Eigene
188	Massnahmen	Veloparkieranlage Zum Kt. RP BS: Seite 41, Buchstabe x1) [entspricht a) im TRP Velo]: Dem Text muss nachgestellt werden: "Die Massnahme muss im Rohbau fertig gestellt sein, bevor die BEV-eigene Grundstücksteilfläche DB-seitig als Montageplatz für den Vierspuranschluss Basel Bad Bf benötigt wird." <i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.
189	Massnahmen	Velorouten- und Fusswegnetz F Sevogelbrücke streichen, siehe Antw. Nr.13 Objektblatt M3.2 Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Die Massnahme f) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) [entspricht F) TRP Velo] ist zu streichen. Die Gründe sind dieselben wie Ziff. 12. Ausserdem widerspricht die Verbindung dem Volksentscheid zum Veloring vom 21.05.2017. Im Text des Grossratsbeschlusses zum Veloring war dessen Linienverlauf beschrieben inklusive Sevogelbrücke als direkte Verbindung zwischen St. Alban-Tor und Wettstein (Roche). Dass die Sevogelbrücke im zugehörigen Kreditbeschluss nicht enthalten war, ist unerheblich. Sie war Bestandteil des grossrätlichen Linienführungsbeschlusses und wurde somit von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern abgelehnt. <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24-Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen.
190	Massnahmen	Velorouten- und Fusswegnetz F Sevogelbrücke streichen, siehe Antw. Nr.13 Objektblatt M3.2 Zum Kt. RP BS: Zu Ziff. 13: Die Massnahme f) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban -Wettstein) [entspricht F) TRP Velo] ist zu streichen. Die Gründe sind dieselben wie Ziff. 12. Zu Ziff. 12 [Objektblatt Fussverkehr]: Die Massnahme e) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) ist aus folgenden Gründen zu streichen:	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
		<ul style="list-style-type: none"> • Die Brücke würde den Rhein und dessen Ufer, welche in diesem Abschnitt auf beiden Seiten Naturschutzzonen sind und mit geschützten Baumbeständen und ISOS-Inventarobjekten umsäumt werden, erheblich beeinträchtigen. Gemäss Richtplan Objektblatt NL3 Natur- und Landschaftsschutz Planungsgrundsatz Nr. 3 sind ziefremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotope und Lebensräume zu vermeiden. Dieser Planungsgrundsatz des kantonalen Richtplans würde verletzt. • Die Verbindung würde den grosszügigen Rheinraum zwischen Schwarzwaldbrücke und Wettsteinbrücke optisch in zwei Teile zerschneiden, verbunden mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Stadtbildes. • Die schiefwinklige Verbindung steht im Gegensatz zu den anderen Rheinbrücken, welche alle rechtwinklig über den Rhein führen. Auch bei bestem architektonischem Design würde die Brücke einen unpassenden Fremdkörper bilden. • Es genügt nicht, Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt zu berücksichtigen, wie im Massnahmentext erwähnt, sondern es müssen auch die Anliegen des Landschafts-, Stadtbild- und Denkmalschutzes einbezogen werden. Diese Anliegen würden verletzt, denn Landschaftsbild und Stadtbild (ISOS) würden mit der Brücke schwerwiegend beeinträchtigt. • Die Brücke ist unnötig. Für die Fussgänger besteht das Angebot der St. Alban-Fähre. Die Fähre dürfte durch die Sevogelbrücke redundant oder gar aufgegeben werden, was einen grossen Verlust für die Stadt bedeutete. Auf der Richtplankarte TRP FW wird am gleichen Ort die Fähre als Teil des Fusswegnetzes gezeigt. Die Begründung, dass eine grossräumige Netzlücke geschlossen werden muss, ist deshalb falsch. <p><i>Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz</i></p>		
191	Massnahmen	Velorouten- und Fusswegnetz	<p>1) siehe Anhang: noch Gültigkeit: Schreiben vom 12.6.2014 und 10.06.14 [Inhalt: Unterstützung für neue Fuss- und Veloverbindung in der Nähe der französischen Bahn über dem Zoologischen Garten (Zollibrücke)]</p> <p><i>Eingabe von: Gundeldingen</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
192	Massnahmen	Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Gerne weisen wir auf nachstehende Punkte hin, die für das Bürgerspital wichtige Massnahmen sind und daher ausdrücklich begrüsst werden.</p> <p>Teilrichtplan Velo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahme H) Fuss- und Veloverschliessung Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle) - Massnahme M) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Srasse - Theodor HerzlStrasse - Massnahme R) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden - Freizeitgartenareale Reibertweg/ Lachenweg / Basel West <p><i>Eingabe von: Bürgergemeinde Stadt Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
193	Massnahmen	Velorouten- und Fusswegnetz	Anpassungsvorschläge Velonetz	Wird berücksichtigt. Neuste Abklärungen Seitens CMS haben

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
	Fusswegnetz	<p>L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen) [entspricht J) TRP FW]: soll in das Innere des Dreispitzes versetzt werden und via Frankfurterstrasse führen. Damit entfällt auch der Durchstich zwischen Wien- und Mailandstrasse.</p> <p>Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord: Der Abschnitt zwischen Dornacher- und Leimgrubenweg soll als Folge von obiger Anpassung via Bordeaux-Strasse zum Leimgrubenweg führen.</p> <p><i>Eingabe von: Christoph Merian Stiftung</i></p>	gezeigt, dass sich der Gleisbogen nicht als Veloweg eignet, sondern nur als Fusswegverbindung. Massnahme wird als reine Fussverbindung dargestellt.
194	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS: Objektblätter: Beachtung Biotopverbund Konzept Basel-Stadt Viele Massnahmen betreffen ökologische Vernetzungskorridore, z.B. (Aufzählung illustrativ und nicht abschliessend!): - M3.1 b Grienbodenweg [entspricht B) im TRP FW] - M3.2 c Grienbodenweg [entspricht C) im TRP Velo] - M3.1 d und g Wolf [entspricht D) und G) TRP FW] - etc.</p> <p>Bei der Realisierung dieser Massnahmen ist es ökologisch sehr wichtig, dass keine neuen Hindernisse in den Vernetzungskorridoren geschaffen werden. Deshalb betonen wir an dieser Stelle besonders den Einbezug des Biotopverbundkonzepts Kanton Basel-Stadt.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes ist enthalten und erfolgt im Rahmen der Projekterarbeitung. Dies umfasst auch die Berücksichtigung des Biotopverbundkonzepts.
195	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>"Pro Natura Basel befürwortet im Prinzip alle Massnahmen, die den Fuss- und Veloverkehr fördern. Dies darf aber nicht ohne Berücksichtigung der Anliegen des Naturschutzes geschehen." Dies haben wir bereits in unserer Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo 2013 gefordert, indem wir den Antrag stellten, den Text zu den vorgesehenen Massnahmen wie folgt zu ergänzen: "Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt". Wir stellen nun mit Freude fest, dass diese Formulierung bei der aktuell aufliegenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans konsequent verwendet wurde und danken Ihnen dafür.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
196	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS: h/j) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen [entspricht H) im TRP FW bzw. J) im TPR Velo] „Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung</p>	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>angemessen berücksichtigt." Antrag: Wie bereits in der Stellungnahme vom März 2013 ausgeführt, beantragen wir, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren.</p> <p>Eingabe von: Pro Natura Basel</p>	
197	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS: e/f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) [entspricht E) im TRP FW bzw. F) im TRP Velo] "Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen." Antrag: Wir beantragen, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. In der Volksabstimmung zum Veloring wurde diese Brücke abgelehnt. Zudem würde ihr Bau in Naturschonzonen des Rheins zu liegen kommen.</p> <p>Eingabe von: Pro Natura Basel</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltet nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt.</p>
198	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Grundsätzliche Zustimmung. Hinweise zu 5.1.2 Erläuterungen zu den örtlichen Festlegungen im Netz: D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“: ist im Radroutennetz des Landkreises und der Stadt Weil a. R. als Pendlerroute eingestuft --> deshalb ggf. anpassen J) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen: Anschluss an potenzielle Radschnellverbindung Hochrhein --> deshalb Maßnahme besser im Standard einer Pendlerroute T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen --> enge Abstimmung mit Stadt Lörrach erforderlich, Anschluss auf D-Seite verläuft über Privatgrundstück</p> <p>Eingabe von: Landratsamt Lörrach</p>	<p>D) Nicht berücksichtigt. Wesentlicher Teil des Basisnetzes gemäss unserer Definition und Qualitätsanforderung. Pendlerroute parallel auf Kleinhünigeranlage. J) Nicht berücksichtigt. Wesentlicher Teil des Basisnetzes gemäss unserer Definition und Qualitätsanforderung. Pendlerroute parallel auf Grenzacherstrasse. T) Zur Kenntnis genommen.</p>
199	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS: Punkt f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein) [entspricht E) im TRP FW bzw. F) im TRP Velo] und Punkt g) Fuss- und Velobrücke «Zollibrücke» [entspricht F) im TRP FW und G) im TRP Velo]: Die CVP erachtet die Schaffung dieser Velobrücken als unnötig und überflüssig. Diese werden überdies auch in den jeweiligen Quartieren bekämpft.</p> <p>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Schliessung der Netzlücken ist wesentlich für ein durchgängiges und sicheres Netz. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo</i>	<i>Stellungnahme</i>	
200	Massnahmen	Velorouten- und Fusswegnetz	Die einst geplante Velobrücke zwischen Wettsteinbrücke und Schwarzwaldbrücke muss ersatzlos gestrichen werden. Es darf nicht sein, dass das St. Alban-Tal mit seiner geschützten historischen Bausubstanz überbrückt wird. Auch von den Gedanken des vom Volk abgelehnten Velorings muss man sich verabschieden. Es geht nicht an, Teile aus diesem zu teuren und zu dominanten Projekt zu „retten“.	Nicht berücksichtigt. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
<i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i>				
201	Massnahmen	Veloroutennetz	Bezüglich Aufnahme in das Basisroutennetz sind nicht alle vorgeschlagenen Erweiterungen mit gleicher Priorität zu verfolgen. Während z.B. zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob tatsächlich Lücken bestehen, zu denen auch keine sinnvolle einigermaßen direkte und sichere Alternative besteht, ist die Zollbrücke in dieser Hinsicht weniger relevant.	Die Schliessung der Netzlücken ist mit anderen Planungen abzustimmen (Abhängigkeit zu Dritten ist sehr gross, z.B. Zolli, SBB). Über die Priorität gibt das Umsetzungsprogramm zum TRP Velo Auskunft. Die Zollbrücke ist bezüglich Erhöhung Verkehrssicherheit, Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West - Bahnhof SBB) und Nutzungspotenzial relevant.
<i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>				
202	Massnahmen	Veloroutennetz	Veloroutennetz: Erschliessung Innenstadt, keine Verbindung Münster Rhein	Nicht berücksichtigt. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt.
<i>Eingabe von: St. Johann</i>				
203	Massnahmen	Veloroutennetz (allgemein)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Route St.Galler-Ring – Strassburgerallee – Mühlhauserstrasse ist als PenderInnen- und Basisrout zu definieren, damit auf dieser wichtigen Strecke der Fahrfluss möglichst nicht unterbrochen wird. 2. Die Verbindung vom Barfusser- zum Münsterplatz muss hergestellt werden. Die Route via Steinenberg – St.Alban Graben ist umständlich und gefährlich. Die Barfusser- und Bäumleingasse sollten zumindest Richtung Münsterplatz mit dem Velo befahrbar sein, ebenso das Stück der Freien Strasse, dass dabei gekreuzt wird. 3. Eine Verbindung zwischen Bettingen und Grenzach muss geschaffen werden. 4. Auf sämtlichen Ringstrassen sind Velostreifen anzubringen. Z. Bsp. könnte dies durch Streichung einer Autospur erreicht werden. Zudem müssen die Grünphasen für Velos koordiniert werden. 5. Die Situation beim Bruderholz ist neu zu überprüfen. Im Moment gibt es keine sichere Talfahrt. Die Öffnung der Wolfsschlucht für Velofahrer muss erneut überprüft werden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wird tw. berücksichtigt. Routen werden aufgrund wichtiger Ziele gelegt. Verbindung Allschwil - Novartis via Näfelerstr.-Strassburgerallee-Mühlhauserstrasse wird zusätzlich als Penderroute aufgenommen. 2. Nicht berücksichtigt. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt. 3. Nur kommunale Bedeutung. Ist im Radverkehrskonzept Landkreislörrach und informativ im TRP Velo als kommunale Verbindung enthalten. 4. Zur Kenntnis genommen. Velomassnahmen werden situativ festgelegt auf T50-Strassen sind Massnahmen grundsätzlich nötig. 5. Zur Kenntnis genommen. Abschnitt Bruderholzweg bis Wolfsschluchtweglein als Basisroute vorgesehen, von dort Anschluss an die Basisroute Lerchenstrasse. Hinweis: Siehe Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Konsorten betreffend Öffnung der Wolfsschlucht für Velos vom 17.10.2018.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>			
204	Massnahmen Veloroutennetz (allgemein)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Route St.Galler-Ring – Strassburgerallee – Mühlhauserstrasse ist als PenderInnen- und Basisrout zu definieren, damit auf dieser wichtigen Strecke der Fahrfluss möglichst nicht unterbrochen wird. 2. Die Verbindung vom Barfässer- zum Münsterplatz muss hergestellt werden. Die Route via Steinenberg – St.Alban Graben ist umständlich und gefährlich. Die Barfässer- und Bäumleingasse sollten zumindest Richtung Münsterplatz mit dem Velo befahrbar sein, ebenso das Stück der Freien Strasse, dass dabei gekreuzt wird. 3. Eine Verbindung zwischen Bettingen und Grenzach muss geschaffen werden. 4. Auf sämtlichen Ringstrassen sind Velostreifen anzubringen. Z. Bsp. könnte dies durch Streichung einer Autospur erreicht werden. Zudem müssen die Grünphasen für Velos koordiniert werden. 5. Die Situation beim Bruderholz ist neu zu überprüfen. Im Moment gibt es keine sichere Talfahrt. Die Öffnung der Wolfsschlucht für Velofahrer muss erneut überprüft werden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wird tw. berücksichtigt. Routen werden aufgrund wichtiger Ziele gelegt. Verbindung Allschwil - Novartis via Näfelserstr.-Strassburgerallee-Mühlhauserstrasse wird zusätzlich als Penderroute aufgenommen. 2. Nicht berücksichtigt. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt. 3. Nur kommunale Bedeutung. Ist im Radverkehrskonzept Landkreislörrach und informativ im TRP Velo als kommunale Verbindung enthalten. 4. Zur Kenntnis genommen. Velomassnahmen werden situativ festgelegt auf T50-Strassen sind Massnahmen grundsätzlich nötig. 5. Zur Kenntnis genommen. Abschnitt Bruderholzweg bis Wolfsschluchtweglein als Basisroute vorgesehen, von dort Anschluss an die Basisroute Lerchenstrasse. Hinweis: Siehe Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Consorten betreffend Öffnung der Wolfsschlucht für Velos vom 17.10.2018.
<i>Eingabe von: umverkehrR</i>			
205	Massnahmen Veloroutennetz (allgemein)	<p><u>Veloroutennetz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindung Bettingen - Grenzach. - mind. Velostreifen auf allen Ringstrassen, allenfalls Umwidmung MIV-Fahrspur. Grüne Welle für Velofahrende. - Öffnung Wolfsschlucht-Promenade bergwärts für Velos und langsame E-Velos (Kindertransport in Veloanhänger). - Verbindung Rhein - Birsstrasse (Birkopfweglein) - Zufahrt Rümelinsplatz via Spiegelgasse - Schneidergasse - Hutgasse. Auch via Grünpfahlgasse prüfen. - Fahrdynamik von Velofahrenden (keine engen Radien und Bögen, keine kleinwinklge Querung Tramschienen) muss berücksichtigt werden (quasi analog Schleppkurven LKW). - Vermeiden Kap-Haltestellen und/oder velofreundliche Tramgleise 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung Bettingen - Grenzach: Hinweis: Nur kommunale Bedeutung. Ist im Radverkehrskonzept Landkreislörrach und informativ im TRP Velo als kommunale Verbindung enthalten. - mind. Velostreifen auf allen Ringstrassen, allenfalls Umwidmung MIV-Fahrspur. Grüne Welle für Velofahrende.: Zur Kenntnis genommen. Velomassnahmen werden situativ festgelegt auf T50-Strassen sind Massnahmen grundsätzlich nötig. - Öffnung Wolfsschlucht-Promenade bergwärts für Velos und langsame E-Velos (Kindertransport in Veloanhänger): Wird tw. berücksichtigt. Abschnitt Bruderholzweg bis Wolfsschluchtweglein als Basisroute vorgesehen, von dort Anschluss an die Basisroute Lerchenstrasse. Hinweis: Siehe Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Consorten betreffend Öffnung der Wolfsschlucht für Velos vom 17.10.2018. - Verbindung Rhein - Birsstrasse (Birkopfweglein): Nicht berücksichtigt. Gewässer-, Naturschutz und Fussverkehr haben hier Priorität - Zufahrt Rümelinsplatz via Spiegelgasse - Schneidergasse - Hutgasse. Auch via Grünpfahlgasse prüfen: Nicht berücksichtigt. Keine richtplanrelevante Verbindung. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
			- Fahrdynamik von Velofahrenden (keine engen Radien und Bögen, keine kleinwinklige Querung Tramschienen) muss berücksichtigt werden (quasi analog Schleppkurven LKW): Zur Kenntnis genommen. Normen regeln technische Details. - Vermeiden Kap-Haltestellen und/oder velofreundliche Tramgleise: Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	
206	Erläuterungsbericht	Erläuterungsbericht: Nicht behördenverbindlich. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Ist korrekt.
207	Erläuterungsbericht	E-Bike / E-Velo Fehlendes Eingehen auf die Problematik des motorisierten Veloverkehrs (E-Bikes, Motorfahrräder) <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Wird berücksichtigt.
208	Erläuterungsbericht	Veloroutennetz (allgemein) 4.1.1 Velonetztypen: in welcher hinsicht haben die kantonalen Netze höhere Anforderungen zu erfüllen als sonstige Verbindungen? Sicherheit? Direktheit? Attraktivität? Vorrangrouten oder auch Schnellrouten weden nicht explizit genannt respektive festgelegt. Dies ist für eine Velostadt wie Basel überraschend. <i>Eingabe von: Bundesamt für Strassen ASTRA</i>	Hinsichtlich der Mindestmasse und Standardbegegnungsfälle. Pendlerrouen entsprechen Schnellrouten.
209	Weitere Bemerkungen	4) Güterstrasse: Velokante "Wurfkante" stellt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Velofahrende dar. Bereits vielfach schwerwiegende Stürze von Velofahrenden (s. Scheiben vom 20.3.13 - nach wie vor nicht zufrieden stellen gelöst) <i>Eingabe von: Gundeldingen</i>	Zur Kenntnis genommen. Keine Veloroute.
210	Weitere Bemerkungen	Thema E-Mobilität: E-Mob ist nicht Velo. E-Mob muss analog Mofa, 50kubig etc (Leistungs / Geschwindigkeitsabhängig konsequent eingeteilt werden). Es tauchen immer mehr E-Mob Fahrzeuge im Strassenverkehr auf. Kein Licht, zu schnell, die Nutzer können Richtungswechsel nicht anzeigen. Ehemalige «Spielzeuge» sind jetzt im Strassenverkehr, wenn hier nicht etwas unternommen wird erhöhen sich die Unfallzahlen bald drastisch. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Wird im Strategiebericht Kap. 4 ergänzt.
211	Weitere	Zwingend Velos gehören auf die Strasse und nicht auf das Troittoire. Die Verkehrsregeln gelten	Zur Kenntnis genommen. Siehe auch ST 4 zu Führungsprinzip.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
	Bemerkungen	auch für die Velofahrer. Hier sind die Velokuriere als Vorbildfunktionen strikt in die Pflicht zu nehmen. Beispielsweise Mit Lizenz Code auf ihren Taschen. Buchstabe für die Firma, Nummer für den Kurier. Die besten Kuriere mit den wenigsten Beschwerdemeldungen werden öffentlich prämiert. Das dürfte eine gewünschte Wirkung zeigen. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	
212	Weitere Bemerkungen	Veloausrüstungen. Velos müssen zwingen Licht, 2 Bremssysteme, Glocke, Schutzblech hinten und vorne, Sattel, Ständer, Lenker welcher mit einer Hand zu bedienen ist (Anzeige der Richtungsänderung) in brauchbarer Ausführung aufweisen. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
213	Weitere Bemerkungen	Mit entsprechende Nummernschilder und Fahrausbildungen ist dieser Problematik entgegen zuwirken. Bis zu entsprechenden Gesetzen vorhanden sind, müssen auf gewerbliche Vermieter entsprechend mit Kantonalen Richtlinien in die Verantwortung genommen werden. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
214	Veloroutennetz - Basisroutennetz	3) Wolfschlucht: Vorstoss von Otto Schmid nach Legalisierung der heute schon bestehenden, aber mit einem Fahrverbot belegten Strecke aufs Bruderholz via Wolfschlucht. Forderung: ist umzusetzen. Vorteil: kein Autoverkehr, ist direkt, weist eine homogene Steigung auf. Die Breiten für die niederen Frequenzen von Fuss- und Veloverkehr würden problemlos ausreichen. Bei Bedarf wäre auch noch Platz vor Verbreiterungen vorhanden. Sicherheit für Kinder würde erhalten. <i>Eingabe von: Gundeldingen</i>	Zur Kenntnis genommen. Abschnitt Bruderholzweg bis Wolfschluchtweglein als Basisroute vorhanden, von dort Anschluss an die Basisroute Lerchenstrasse. Hinweis: Siehe Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Konsorten betreffend Öffnung der Wolfschlucht für Velos vom 17.10.2018.
215	Veloroutennetz - Basisroutennetz	4.1.5 <u>Basisroute Wettsteinallee</u> Auch hier gilt das im obigen Abschnitt Gesagte: VelofahrerInnen benutzen die Wettsteinallee als Pendlerroute, vor allem in Richtung Hirzbrunnen und weiter nach Riehen. Auch hier müssen bauliche Massnahmen getroffen werden, damit die Wettsteinallee als Pendlerroute für den Langsamverkehr taugt. Das bedeutet, die Wettsteinallee so umzugestalten, dass: > eine Reihe von Parkplätzen aufgehoben wird, um Platz zu schaffen für VelopendlerInnen; > die Vortrittsregelung so zu geregelt wird, dass Velos zügig und mit klarer Priorisierung durch die Wettsteinallee fahren können. > Zusätzlich sollte die Wettsteinallee im schmalen Abschnitt zwischen Wettsteinplatz und Kreisverkehr Rührbergerstrasse für Autoverkehr bloss einspurig (als Einbahnstrasse) betrieben werden. Das Kreuzen von Motorfahrzeugen ist dort kaum möglich und gefährdet Velofahrende. <i>Eingabe von: wettstein21</i>	Wird tw. berücksichtigt. Verlängerung der Pendlerroute Wettsteinallee auf Abschnitt Peter Rot-Strasse bis Schwarzwaldstrasse. Der Teilrichtplan beinhaltet keine Aussagen zu Massnahmen auf bestehenden Strassenabschnitten, sondern nur die gewünschte Führung der Route. Diese sind Bestandteil des nachfolgenden Umsetzungsprogramms.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
216	Veloroutennetz - Basisroutennetz	<p>4.1.4 <u>Basisroute Schaffhauser Rheinweg – Solitude</u> Hier wird verkannt, dass es sich nicht um eine Basisroute handelt, sondern um eine Pendlerroute auf der Achse Innenstadt-Riehen-Grenzach. Das ist augenfällig für jeden und jede, die zu den Stosszeiten den Verkehr beobachtet; insbesondere im Raum Solitude führt dies regelmässig zu Konflikten – hunderte Velos sind hier unterwegs. Diese Situation wird sich noch akzentuieren durch eine geplante S-Bahn Haltestelle Solitude – die wir notabene befürworten – sowie die beabsichtigte Fuss- und Veloverkehrsverbindung über den Rhein mit der Sevogelbrücke. Kommt hinzu: Sehr viele VelofahrerInnen wählen nicht, wie im TRP aufgezeichnet, den Weg durch die Rheingasse, um dann, nach der Wettsteinbrücke, rechts in den Theodorsgraben abzubiegen; vielmehr wählen alle den direkten Weg durch die enge, für VelofahrerInnen sehr gefährliche Alemannengasse, um dann auf der Höhe des Tennisplatzes rechts Richtung Solitude abzubiegen. Wir fordern deshalb den Regierungsrat auf, in diesem Streckenabschnitt die Planung an die Realitäten anzupassen und Folgendes vorzusehen:</p> <p>a. den Schaffhauser Rheinweg und die Solitude als Pendlerroute auszuweisen; >dafür die räumliche Trennung von Velos, motorisiertem Verkehr und Fussgängern vorzunehmen; > Massnahmen zu treffen, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird; > den Abschnitt Solitude zügig so umzugestalten, dass ein ungefährliches Nebeneinander von FussgängerInnen und VelofahrerInnen möglich ist, sowie für den Freizeitverkehr an geeigneten Stellen Abstellanlagen vorzusehen.</p> <p>b. die Alemannengasse so umzugestalten, dass hier eine klare Veloroute geschaffen wird und dazu: > eine Reihe von Parkplätzen aufhebt, um Platz zu schaffen für VelopendlerInnen; > die Vortrittsregelung so zu regeln, dass Velos zügig und mit klarer Priorisierung durch die Alemannengasse fahren können > die Gefahren für den Veloverkehr durch Längsparkierung zu minimieren.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	Nicht berücksichtigt. Pendler dürfen auch eine Basisroute benutzen. Die genannte Route dient genauso dem Freizeitverkehr und ist nicht auf Schnelligkeit ausgelegt. Sie ist in erster Linie Fusswegverbindung und bleibt deshalb Basisroute. Hinweis: In der Solitude werden Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr untersucht. Die S-Bahn-Haltestelle Solitude soll an die Pendlerroute Grenzacherstrasse angebunden werden. Die Alemannengasse hat keine Fortsetzung und wird nicht aufgenommen. Es besteht eine attraktive Alternative entlang des Rheins.
217	Veloroutennetz - Basisroutennetz	<p>4.1.6 <u>Basis- und Pendlerroute Wettsteinbrücke</u> Die Brücken sind offensichtliche Engpässe im Velo-Verkehrsnetz, insbesondere zu Stosszeiten. Zudem ist die Dimensionierung der Velospuren für die unterschiedlichen Geschwindigkeiten einer Basis- und Pendlerroute zu schmal. Die Velospuren sollten breiter ausgestaltet sein.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
218	Veloroutennetz - Basisroutennetz	<p>5.1 Festlegungen Veloroutennetz Basisrouten Das Wolfschluchtweglein ist zu steil. Die Route sollte besser via oberen Teil der Wolfschlucht-</p>	Nicht berücksichtigt. Unnötig lange, konflikträchtige und unerwünschte Mischverkehrsführung (Fuss-/Veloverkehr) und Waldschutzanliegen stehen dem Anliegen entgegen. Via

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		Promenade bis zur Rehhagstrasse führen. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Wolfschluchtweglein kurzer und direkter Anschluss an Lerchenstrasse.
219	Veloroutennetz - Basisroutennetz	5.1 Festlegungen Veloroutennetz Basisrouten Es fehlt die Verbindung Rhein-Birsstrasse (Birkkopfweglein). <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Gewässer-, Naturschutz und Fussverkehr haben hier PPriorität
220	Veloroutennetz - Basisroutennetz	5.1 Festlegungen Veloroutennetz Basisrouten Es fehlt eine Velozufahrt auf den Rümelinsplatz via Spiegelgasse – Schneidergasse – Hutgasse. Auch eine Verbindung via Grünpfahlgasse ist zu prüfen. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Keine richtplanrelevante Verbindung. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt.
221	Veloroutennetz - Basisroutennetz	5.1 Festlegungen Veloroutennetz Basisrouten Es fehlt eine Verbindung vom Barfüsser- zum Münsterplatz. Die Route via Steinenberg – St. Alban Graben ist umständlich und gefährlich und damit nicht akzeptabel (die Gegenrichtung via Luftgässlein mit wenigen Verbesserungen für Velos gut nutzbar). Die Barfüsser- und die Bäumleingasse sollten daher zumindest Richtung Münsterplatz mit dem Velo befahrbar sein, ebenso das Stück der Freien Strasse, das dabei gekreuzt wird. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt. Es gilt das Verkehrskonzept Innenstadt.
222	Veloroutennetz - Basisroutennetz	5.1 Festlegungen Veloroutennetz Basisrouten Es fehlt eine Verbindung zwischen Bettingen und Grenzach. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Nur kommunale Bedeutung. Ist im Radverkehrskonzept Landkreislörrach und informativ im TRP Velo als kommunale Verbindung enthalten.
223	Veloroutennetz - Basis- und Pendleroutennetz	2) Innere Margarethenstrasse: ungenügende Massnahmen: gefährliches Parken der Autos und Lieferwagen nahe den Tramgeleisen. Heikles Manöver für Velofahrende zwischen Tramschienen zu fahren. Seit 2013 ist diese Strasse eine offizielle Basis-Veloroute für Velofahrende mit erhöhte Sicherheitsbedürfnis (Schüler und Senioren) geworden. Forderung: statt dem Fussverkehr den Platz wegzunehmen, sollte das Trottoir verbreitert und/oder Poller angebracht werden, um das Anhalten mit dem Auto zu verunmöglichen. Der Warenumschlag soll auf der Strasse auf der	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Hinweis: Verbesserungen geplant, siehe Beantwortung des Anzugs Harald Friedl und Konsorten betreffend Verbesserung der Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer in der Inneren Margarethenstrasse vom 17.10.2018.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>anderen Strassenseite abgewickelt werden.</p> <p><i>Eingabe von: Gundeldingen</i></p>	
224	Veloroutennetz - Basis- und Pendleroutennetz	<p>4.2.1. <u>Knotenpunkt Wettsteinbrücke Nord</u> Hier müssen VelofahrerInnen, nebst Schülerinnen und Schülern, FussgängerInnen bei jeder Fahrt Richtung Innenstadt oder Richtung Wettsteinquartier insgesamt 4 Verkehrsträger gleich zweimal überqueren: Fussgänger, Velos, Autos, Tram, Tram, Autos, Velos, Fussgänger. Der Ort ist gefährlich, zumal es sich bei der Wettsteinbrücke um eine Achse von sehr vielen Autopendlern handelt; und nachts fahren hier Raser mit stark übersetzter Geschwindigkeit über die Brücke.) Aus unserer Sicht besteht hier dringender Handlungsbedarf, und zwar muss: > an diesem Brückenkopf eine klare Priorisierung des Langsamverkehrs vorgenommen werden, und zwar mit einer Vortrittsregelung zugunsten von ÖV, Velos und FussgängerInnen; > mit baulichen Massnahmen sichergestellt werden, dass VelofahrerInnen gefahrlos vom Theodorsplatz in die Alemannengasse fahren können; dies bedingt beispielsweise eine bauliche Erhöhung der Veloroute (die in der Realität eine Pendlerroute ist) sowie eine Stoppregelung für Autos in gebührender Distanz.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Massnahmen sind nicht Bestandteil des TRP, sondern von dessen Umsetzungsprogramm.</p>
225	Veloroutennetz - Basis- und Pendleroutennetz	<p>4.2.2 <u>Entflechtung auf Kreiseln und auf Kreuzungen</u> Ungelöst ist die Verkehrsführung der VelofahrerInnen unter anderem auf dem Kreisel am Wettsteinplatz, aber auch beim Kreisel Wettsteinallee. Hier sind VelofahrerInnen besonders gefährdet, weil sie sich in den motorisierten Autoverkehr einfädeln müssen bzw. abgedängt werden. Der Regierungsrat ist aufgerufen, auch in diesem Punkt Massnahmen zu ergreifen, damit VelofahrerInnen diese neuralgischen Punkte in unserem Quartier sicher passieren können.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Massnahmen sind nicht Bestandteil des TRP, sondern von dessen Umsetzungsprogramm.</p>
226	Veloroutennetz - Basis- und Pendleroutennetz	<p>5. <u>Grundsätzliche Überlegungen</u> Die Pendlerrouen sind nur dann effektiv und effizient als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, wenn sie sicher und flüssig befahren werden können; dies ist in vorbildlichen Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam der Fall. In Basel-Stadt ist man heute sehr weit von einem solchen Konzept entfernt; und leider sieht auch der TRP Velo 2018 nichts vor, was solche sicheren, abgetrennten und effizienten Velorouten ausmacht. Vielmehr setzt der Regierungsrat auch im Bereich des Wettsteinquartiers auf die Vermischung von Auto- und Veloverkehr – damit erfüllt er die selber gesetzten Bekenntnisse im TRP nicht, die da lauten: - <i>Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Das bestehende Veloroutennetz soll an die Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden.</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Gemäss qualitativen Anforderungen des TRP ist es das Ziel, das Velofahren auf Pendlerrouen flüssig zu machen und Basisrouen mit hohem Sicherheitsstandard anzubieten. Mischverkehr ist nicht per se unsicher, wie die Entwicklung der Unfallzahlen seit Einführung von Tempo 30 klar zeigt. Unfallschwerpunkte werden möglichst schnell saniert.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>- Das Veloroutennetz bietet allen Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.</p> <p>- Auch das übrige Strassennetz muss so sicher ausgestaltet sein, dass es vom Veloverkehr gefahrlos benutzt werden kann. Insbesondere auf verkehrsorientierten Strassen sind Velomassnahmen vorzusehen.</p> <p>- Anerkannte Gefahrenstellen sind zügig zu sanieren.</p> <p>Nur wenn Velofahren wie in anderen Ländern zum Standard, zur selbstverständlichen Form der Fortbewegung wird, können die CO2-Ziele des Bundes erreicht werden; und nur so kann ein Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität getan werden. Das bedingt - nochmals zur Bekräftigung - dass Pendlerrouen fürs Velo auch diesen Namen verdienen.</p> <p>Für die Basisrouen gelten dieselben Grundsätze. Auch hier ist wichtig, dass VelofahrerInnen sicher, ungefährdet und entspannt unterwegs sein können. Nur wenn dies gewährleistet ist, wird das Velo zum selbstverständlichen Fortbewegungsmittel in der Stadt; und nur dann können auch im quartiersübergreifenden und quartiersbezogenen Verkehr echte Fortschritte in Richtung Nachhaltigkeit gemacht werden.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	
227	Veloroutennetz - Basis- und Pendlerrouennetz	<p>Aus RP BS: 13. Objektblatt M3.2 Veloverkehr</p> <p>Weitere Bemerkungen: Es fehlt die Nennung des so genannten „Radwegs rechts der Wiese“ (LV 78) aus dem AP 3. Dieser entfaltet eine grenzüberschreitende Dimension (Anschluss Richtung Naturbad Riehen).</p> <p><i>Eingabe von: Lörrach</i></p>	Die Verbindung hat keine kantonale Bedeutung. Sie ist im TRP Velo als kommunale Verbindung der Gemeinde Riehen bis zur Grenze eingetragen.
228	Veloroutennetz - Basis- und Pendlerrouennetz	<p>Zum Teilrichtplan Velo möchte ich gerne folgendes anmerken: Die Anschlüsse docken am Fahrradwegenetz der Stadt Weil an Rhein an, wenn auch zum Teil in einer anderen Kategorie. So sind die Anschlüsse, die am Landschaftspark Wiese münden (Otterbach und die drei südlichen Anschlüsse) auf Weiler Seite als Basisrouen statt als Pendlerrouen vorgesehen. Dementsprechend ist die Qualität des Ausbaus vorgesehen. Ich hänge zur Erläuterung den Plan des Radverkehrskonzeptes "Velo 2025 Weil am Rhein" an.</p> <p><i>Eingabe von: Weil am Rhein</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Die Anschlüsse im Landschaftspark Wiese sind ebenfalls als Basisroute aufgeführt.
229	Veloroutennetz - Basis- und Pendlerrouennetz	<p>Veloroutennetz (allgemein)</p> <p>Konkret sind mir folgende Punkte aufgefallen, die entweder widersprüchlich/unlogisch oder unvollständig sind: 2. Das aufgezeichnete Velonetz (in blau und rot) ist sicherlich erstrebenswert, der Teufel liegt aber im Detail resp. in der Umsetzung: wenn ich sehe, wie neue Velowege in den letzten Jahren umgesetzt wurden, sehe ich schwarz für die Wirkungsziele des TRPs (Punkt 1.5). Praktisch jeder neu erstellte Velowegabschnitt endet an einer Hauptstrasse mit Rotlicht resp. an</p>	Zur Kenntnis genommen. Die angegebenen Sackgassen sind keine und haben eine Fortsetzung. Die Kreuzungen werden möglichst verkehrssicher und velofreundlich eingerichtet. Verbesserungen zahlreicher Velorouen sind geplant und werden im Rahmen der vorhandenen Platzverhältnisse umgesetzt.

einer stark befahrenen Strasse ohne Vortritt oder noch schlimmer in einer Sachgasse! Beispiele hierzu: der viel befahrene Peter-Merian Weg an den Kreuzungen Peter Merian Strasse sowie Münchensteinerstrasse (beide Kreuzungen velotechnisch schlicht eine Katastrophe). Dann der neu erstellte Abschnitt Jacob Burckhardt Str. endet in einer Sackgasse an der Grosspeterkreuzung, hier ist absteigen oder Trottoirfahren angesagt! Dann der neue Abschnitt Hexenweglein endet in der St. Jakob Strasse Richtung St. Jakob Tunnel, der wohl velounfreundlichste Ort in der ganzen Stadt, etc. etc ich könnte noch Duzende weitere Beispiele aufzählen. Fazit: Ich sehe keine Absicht (und denke, dass dies auch in den nächsten Jahrzehnten sich nicht ändert), dass wirklich sichere Veloverbindungen erstellt werden.

Zum Beispiel gibt es keine sichere und vernünftige Veloverbindung des Gundeli/Bruderholz in die Stadt! Sowohl Münchensteinerbrücke als auch Peter Merian Brücke als auch Margarethenbrücke eine einzige Katastrophe! Man muss sich das mal vorstellen: seit Jahrzehnten gibts da keine gute Lösung. Wundert sich jemand, dass praktisch keine Schüler mit dem Velo zur Schule fahren? Desweiteren gibt es keine sichere Verbindung von der Stadt nach St. Jakob/MuttENZ, keine sichere Verbindung von der Stadt nach Binningen/Leimental (Problem Dorenbachkreisel, Binner Hauptstrasse), keine anständige Verbindung nach Allschwil (man landet immer auf den velounfreundlichen Hauptstrassen Binnerstrasse/Baslerstrasse), keine sichere Verbindung nach Frankreich (man landet immer auf den Hauptverkehrsachsen Elsässerstrasse/Flughafenstrasse/Burgfelderstrasse). Einzig Richtung Riehen/Deutschland ist es ok, aber auch nur wegen der Langen Erlen.

Richtung Grenzach/Bäumlihof wirds schon wieder bedeutend unangenehmer. Ferner das Verkehrskonzept Innenstadt: entgegen allen Beschönigungen ist es in der Realität deutlich schlechter geworden für die Velofahrer! Neu muss man immer über den Auto-dominierten Bankenplatz fahren, wenn man von Ost nach West will und keine Lust auf Fahrradschieben am Rheinsprung hat (früher durfte man noch via Bäumleingasse/Freie Strasse).

Eingabe von: Privat

230 Veloroutennetz -
Basis- und
Pendleroutennetz

Veloroutennetz
(allgemein)

Konkret sind mir folgende Punkte aufgefallen, die entweder widersprüchlich/unlogisch oder unvollständig sind:

1. Aufteilung in zwei Velonetz-Typen: Das Pendlernetz verläuft grösstenteils auf Hauptstrassen, welche geografisch direkte Verbindungen darstellen und schnelle Verbindungen sein sollen. Tönt gut, ist in der Praxis genau umgekehrt: all 200 m fährt man auf eine Kreuzung mit Rotlicht, die ein flüssiges Vorwärtskommen unterbricht. Kein Wunder fahren diejenigen, die wirklich schnell von A nach B kommen wollen auf Nebenstrassen (Basisnetz), wo keine Rotlichter bremsen (seit ein paar Jahren gut an den schnellen e-Bikes zu beobachten). Bezüglich Sicherheitsbedürfnis habe ich auch meine Zweifel: ist das Basisnetz, wo mehrheitlich keine Velospuren aufgezeichnet ist, wirklich sicherer als das Pendlernetz, wo mehrheitlich Velospuren vorhanden sind? Ich denke da vorallem an aufspringende Autotüren, Problematik Rechtsvortritt aus unübersichtlichen Nebenstrassen, enge Platzverhältnisse etc.

Eingabe von: Privat

Zur Kenntnis genommen. Auf Nebenstrassen gilt in der Regel Rechtsvortritt, dies hat ebenfalls einen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau (Bremswirkung). Die Unfallentwicklung seit der Einführung Tempo 30 spricht für die Sicherheit. Zudem ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen MIV und Velo in Tempo 30-Abschnitten viel geringer. Die Fahrbahn wird bei Velorouten in Tempo 30-Zonen wenn möglich etwas breiter angeboten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme	
231	Veloroutennetz - Basis- und Pendleroutennetz	Veloroutennetz (allgemein)	5.1 Festlegungen Veloroutennetz PendlerInnenrouten Die Route St. Galler-Ring – Strassburgerallee – Mülhauserstrasse ist als PendlerInnen- und Basisroute zu definieren, damit auf dieser wichtigen Strecke der Fahrfluss möglichst nicht unterbrochen wird. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Wird tw. berücksichtigt. Routen werden aufgrund wichtiger Ziele gelegt. Verbindung Allschwil - Novartis via Näfelerstr.-Strassburgerallee-Mülhauserstrasse wird zusätzlich als Penderroute aufgenommen.
232	Veloroutennetz - Pendleroutennetz		Eine Abstimmung der Radrouten zwischen den Kantonen BS und BL ist für verschiedene Örtlichkeiten erforderlich (siehe auch Bemerkungen zur Karte TRP Velo). Wir beantragen daher, vor der Bereinigung der Anpassungen aufgrund der Vernehmlassung, eine Koordinationsbesprechung zwischen den beiden Kantonen (sowie ggf. Unter Bezug betroffener Gemeinden) durchzuführen. Seitens BL sind die Herren A. Schmauss und D. Peter vom Tiefbauamt, Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, zu involvieren. <i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i>	Abstimmung zwischen BS und BL hat stattgefunden.
233	Veloroutennetz - Pendleroutennetz		4.1.3 <u>Pendlerroute Riehenring</u> Hier stellt sich das Problem, dass nicht ersichtlich ist, welche PendlerInnen dieser Abschnitt aufnehmen soll, denn er endet abrupt beim Kreisel Wettsteinallee in einer Basisroute. Zudem gilt auch hier: Der Riehenring ist eine Strasse, auf der nicht nur Velos fahren, sondern sehr viele AutopendlerInnen, sehr viele Busse und auch Lastwagen; zudem gibt es hier beidseitig Parkplätze mit Ausfahrten, die für VelofahrerInnen eine Gefahr darstellen. Der TRP sieht für diesen Abschnitt aber keine besonderen baulichen Massnahmen vor, um die VelofahrerInnen vom motorisierten Verkehr zu trennen. Das ist für uns nicht akzeptabel, und wir erwarten im Falle der Beibehaltung des Riehenrings als Pendlerroute, dass der Regierungsrat: > die räumliche Trennung von Velos und dem motorisierten Verkehr vornimmt; > Massnahmen trifft, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird. <i>Eingabe von: wettstein21</i>	Zur Kenntnis genommen. Der Teilrichtplan beinhaltet keine Aussagen zu Massnahmen auf bestehenden Strassenabschnitten, sondern nur die gewünschte Führung der Route. Diese sind Bestandteil des nachfolgenden Umsetzungsprogramms. Die Pendlerroute ist wichtig für die Verbindung von Weil-Friedlingen bzw. Kleinhüningen zu den Arbeitsplätzen im Wettstein. Sie schliesst an die Route Grenzacherstrasse an und wird im TRP belassen.
234	Veloroutennetz - Pendleroutennetz		4.1.1. <u>Pendlerroute Grenzacherstrasse</u> Der TRP Velo 2018 weist die Grenzacherstrasse als eine Pendlerroute mit erwartetem hohem Aufkommen an Veloverkehr aus. Auf dieser Strasse fahren nicht nur Velos, sondern sehr viele AutopendlerInnen, sehr viele Busse und auch Lastwagen; der TRP sieht für diesen Abschnitt aber keine besonderen baulichen Massnahmen vor, um die VelofahrerInnen vom motorisierten Verkehr zu trennen. Das ist für uns nicht akzeptabel, und wir erwarten im Falle der Beibehaltung der Grenzacherstrasse	Zur Kenntnis genommen. Der Teilrichtplan beinhaltet keine Aussagen zu Massnahmen auf bestehenden Strassenabschnitten, sondern nur die gewünschte Führung der Route. Diese sind Bestandteil des nachfolgenden Umsetzungsprogramms. Die Pendlerroute ist wichtig für die angrenzenden Arbeitsgebiete und wird im TRP belassen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
		<p>als Pendlerroute, dass der Regierungsrat: > die räumliche Trennung von Velos und dem motorisierten Verkehr in diesem Abschnitt vornimmt; > dafür sorgt, dass insbesondere die jetzt sehr gefährlichen Verengungen rund um die Verkehrsinseln beseitigt werden; > Massnahmen trifft, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	
235	Veloroutennetz - Pendlerrouennetz	<p>4.1.2 <u>Pendlerroute Hammerstrasse-Riehenstrasse</u> Der TRP Velo 2018 weist auch die Hammerstrasse-Riehenstrasse als eine Pendlerroute mit erwartetem hohem Aufkommen an Veloverkehr aus. Auf dieser Strasse fahren nicht nur Velos, sondern sehr viele AutopendlerInnen, Trams und auch Lastwagen; dennoch sieht der TRP für diesen Abschnitt im unteren Bereich, also vor dem Kreisel bei der Messe, keine besonderen baulichen Massnahmen vor, um die VelofahrerInnen vom motorisierten Verkehr zu trennen. Das ist für uns nicht akzeptabel, und wir erwarten im Falle der Beibehaltung dieses Abschnitts als Pendlerroute, dass der Regierungsrat: > die räumliche Trennung von Velos und dem motorisierten Verkehr vornimmt; > Massnahmen trifft, dass der Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr klar priorisiert wird.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Der Teilrichtplan beinhaltet keine Aussagen zu Massnahmen auf bestehenden Strassenabschnitten, sondern nur die gewünschte Führung der Route. Diese sind Bestandteil des nachfolgenden Umsetzungsprogramms. Die Pendlerroute ist wichtig für die Verbindung Kleinbasler Innenstadt - Klybeck und wird im TRP belassen.
236	Veloparkieranlagen (allgemein)	<p>Veloparkieranlage</p> <p>4.2.3 <u>Sichere Abstellplätze</u> Zur Zeit fehlt es im Quartier vor allem an einigen stark frequentierten Orten wie vor der Migros an der Grenzacherstrasse an sicheren Abstellplätzen. Es muss dafür gesorgt werden, dass VelofahrerInnen sicher und ohne Gefährdung Dritter in den Verkehr einfädeln können; dies bedingt die Schaffung von Veloparkplätzen, die räumlich sicher vom motorisierten Verkehr getrennt sind.</p> <p><i>Eingabe von: wettstein21</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant.
237	Veloparkieranlage - Velostationen	<p>5.2 Festlegungen Veloparkieranlagen Wir vermissen Aussagen zu den Standorten automatischer Velo-Verleihstationen.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Eigenes Verfahren.
238	Veloparkieranlage - Velostationen	<p>5.2 Festlegungen Veloparkieranlagen Wieso ist P&R Birsstrasse (unter der Brücke beim Stadion) nicht verzeichnet? Ist sie privat?</p> <p><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	Es ist keine B&R-Anlage, sondern vor allem für Events im Gebiet St. Jakob angesehen. Die B&R-Anlage ist näher bei der Brüglingerstrasse.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Velo	Stellungnahme
239	Veloparkieranlage - Velostationen	<p data-bbox="510 150 880 177">5.2 Festlegungen Veloparkieranlagen</p> <p data-bbox="510 181 1480 240">Velostationen sind an den genannten Hotspots der Veloparkierung sinnvoll. In der Innenstadt sind daneben möglichst viele zielnahe, diebstahl- und Unfall-sichere Abstellplätze zu garantieren.</p> <p data-bbox="510 272 864 300"><i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i></p>	<p data-bbox="1503 150 2159 240">Zur Kenntnis genommen. Im direkten Umfeld von Velostationen sollen heutige Veloabstellflächen bei Bedarf auch für andere Nutzungen gewonnen werden können.</p>

3. Detaillierter Vernehmlassungsbericht des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
1	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Ausgangslage: Die Aufzählung der rechtlichen Grundlagen im Richtplandtext ist unvollständig. Die für den Velo- und Fussgängerverkehr wichtigsten Artikel des Strassenverkehrsgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen VTS, SSV und VRV sind aufzuzählen, insbesondere:</p> <p>Definition e-Bikes: Art. 18 VTS: «Motorfahräder» sind:</p> <p>a. einplätzig, einspurig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³, oder elektrischem Antrieb sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 45 km/h wirkt; (= e-Bikes mit gelbem Nummernschild)</p> <p>b. «Leicht-Motorfahräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt ... (= e-Bikes ohne Nummernschild)</p> <p>Definition Velos: Art. 24 Abs. 1 VTS Fahrräder: «Fahrräder» sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen fortbewegt werden.» (d.h. keine e-Bikes)</p> <p>- Vortrittsrecht der Fussgänger: Begegnungszone Art. 22b Abs.1 SSV: "[...] Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten [...] sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern"</p> <p>- Radweg, Fussweg Art. 33 SSV: «[...] z.B. Gemeinsamer Rad- und Fussweg 2.63.1 Rad- und Motorfahrradfahrer [...] haben auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten»</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Es werden nur die wichtigsten übergeordneten Aussagen aus den Rechtsgrundlagen im Teilrichtplandtext aufgeführt. Im Anhang werden einige weitere wichtige Grundlagen ergänzt.
2	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Die SP Basel-Stadt begrüsst die Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
3	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Nach Prüfung der Unterlagen sehe ich keine Schnittpunkte zwischen den Planungen und der DB Regio AG, als Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p> <p>Daher ist eine Stellungnahme unsererseits nicht Aussagekräftig und wird daher auch nicht abgegeben.</p> <p>Bei Rückfragen können Sie sich gerne bei mir melden.</p> <p><i>Eingabe von: DB Regio AG</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
4	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>1. Der Gemeinderat nimmt die Informationen zur Anpassung des kantonalen Richtplans (Bereich Mobilität) bzw. zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege zur Kenntnis.</p> <p>2. Der Gemeinderat verzichtet - wie bei der Ämterkonsultation - auf eine differenzierte Rückmeldung.</p>	Zur Kenntnis genommen.

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege</i>	<i>Stellungnahme</i>
		<i>Eingabe von: Bettingen</i>	
5	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>En date du 25 septembre 2018, vous nous avez transmis pour consultation publique les adaptations du plan directeur du canton de Bâle-Ville relatives au chapitre« Mobilité » ainsi que les adaptations des plans sectoriels des itinéraires cyclables et des chemins de randonnée pédestre. Après analyse des documents disponibles sur internet, nous vous informons que nous n'avons pas de remarques particulières à formuler quant aux adaptations proposées.</p> <p>En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef de service, l'assurance de notre considération distinguée.</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Jura</i>	
6	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>6) Wir verweisen auf die Quartierinteressen im Zusammenhang mit dem StaP Gundeli. Hier sind wichtige Punkte aufgeführt u.a. sichere Querung in die Innenstadt u.a.</p>	Zur Kenntnis genommen. Enger Abgleich zwischen den TRPs und dem StaP Gundeli erfolgt.
		<i>Eingabe von: Gundeldingen</i>	
7	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Sie haben mit Brief vom 25. September 2018 die Anpassung 2018 des kantonalen Richtplans dem Kanton Solothurn zur Stellungnahme zugestellt. Wir haben keine Bemerkungen zu den Änderungen, da der Kanton Solothurn nicht direkt davon betroffen ist. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Solothurn</i>	
8	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Zielsetzungen [entspricht Wirkungsziele des TRP FW]: Analog zum Strategieteil (ST 11) ist auch hier auf den Verweis auf das Reduktionsziel des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten. Zum einen aus den bereits erwähnten Gründen. Zum anderen, weil das Fusswegnetz bedarfsorientiert und nicht aufgrund von Vorgaben im Bereich des motorisierten Individualverkehrs entwickelt werden soll.</p>	Nicht berücksichtigt. Das Reduktionsziel stützt sich auf §13 des USG BS. Gemäss §13b Absatz 3 sorgen der Kanton und die Gemeinden dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
9	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Zum Planungsgrundsatz E: [entspricht ST 5 TRP FW] Als schwächster Verkehrsteilnehmer benötigt der Fussverkehr speziellen Schutz gegenüber allen übrigen Verkehrsträgern (nicht nur dem MIV). Der Planungsgrundsatz ist daher wie folgt umzuformulieren: «Der Fussverkehr wird als schwächster Verkehrsteilnehmer nach Möglichkeit gegenüber allen anderen Verkehrsträgern zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt. Dies gilt insbesondere auf siedlungsorientierten Strassen in Wohnquartieren und in der Innenstadt.»</p>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	
10	Allgemeines / Übergeordnetes	<p><u>Zum Formellen:</u> Kritisch zu hinterfragen gilt es die Tendenz zur Schaffung von immer mehr Teilrichtplänen. Die vorliegenden Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege stellen eine Zusammenstellung / Zusammenfassung von verschiedenen in diesem Bereich erstellten Dokumenten und Reglementen dar. Die planungsrelevanten Inhalte und Projektbeschriebe sind im Richtplan Mobilität jedoch bereits ausreichend aufgelistet und dokumentiert. Die Teilrichtpläne stellen in weiten Teilen lediglich eine etwas ausformulierte Wiederholung dar. Kurzum: Die Teilrichtpläne schaffen keinen Mehrwert, die den Mehraufwand zur Erstellung ebendieser rechtfertigt. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert daher im Sinne eines effizienten Einsatzes der staatlichen Mittel, auf die separaten Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege zu verzichten und die entsprechenden Planungsanweisungen – analog zu den übrigen Verkehrsträgern – in den hierfür passenden Objektblättern des Richtplans Mobilität zu vermerken. Folge dessen verzichtet der Gewerbeverband Basel-Stadt auch darauf, im Rahmen dieser Vernehmlassung zu den beiden Teilrichtplänen nochmals spezifisch Stellung zu nehmen, da es sich hierbei hauptsächlich um Wiederholungen des bereits nachfolgend gesagten handeln würde.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
11	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Grundsätzlich begrüssen die Grünen Basel-Stadt jegliche Verbesserungen, welche im vorliegenden Entwurf zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gemacht werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
12	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Die Handelskammer spricht sich dafür aus, sämtliche Teilrichtpläne in den Bericht zum Kantonalen Richtplan zu integrieren. Die gegenwärtige Darstellung ist unnötig komplex und unübersichtlich.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	Die Teilrichtpläne weisen deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Sie sind deshalb notwendig. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone zudem verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
13	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Im TRP FW wird zwischen Wanderwegen, Spazierwegen und Hindernisfreien Wege unterschieden, es fehlen jedoch Hinweise auf eine Differenzierung, bspw. hinsichtlich der unterschiedlichen Anforderungen an die jeweiligen Wegnutzer (Kap. 4). Für die Netzplanung sind solche Unterschiede jedoch wichtig.</p> <p><i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i></p>	Diese Kategorien sind signalisierte Routenangebote und haben nichts mit der Netzplanung zu tun. Die Anforderungen an die Routen sind in einem separaten Bericht zur Wanderroutenplanung festgehalten.
14	Allgemeines /	Zum Kt. RP BS:	Zur Kenntnis genommen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
Übergeordnetes		Für das Wanderwegnetz erachten wir eine gute Koordination hinsichtlich Planung, Anlage und Unterhalt der grenzüberschreitenden Wanderwege und Wanderland- Routen als besonders wichtig. Die Schweizer Wanderwege unterstützen zudem die Aufgabe der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege, Gemeinden und kantonale Ämter bei temporären und ersatzpflichtigen Eingriffen auf dem Fuss- und Wanderwegnetz (FWG Art. 7) Beratung und Unterstützung zu bieten. <i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	
15	Allgemeines / Übergeordnetes	Ergänzend zu obenstehenden Anträgen [Richtplan betreffend] schliesst sich BastA! Den konkreten Anträgen und Beurteilungen von VCS beider Basel und Grünen Basel-Stadt an. <i>Eingabe von: BastA!</i>	Zur Kenntnis genommen. (Siehe Anträge VCS beider Basel und Grüne Basel-Stadt)
16	Allgemeines / Übergeordnetes	Grundsätzlich begrüssen wir jegliche Verbesserungen, welche im vorliegenden Entwurf zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gemacht werden. <i>Eingabe von: BastA!</i>	Zur Kenntnis genommen.
17	Allgemeines / Übergeordnetes	8. Er [der Regierungsrat] setzt organisationale Massnahmen im Sinne der Priorisierung als Sofortmassnahmen um. a. Ampelschaltungen werden hinsichtlich der Grünphasen für FussgängerInnen geprüft und angepasst, um unnötige Wartezeiten zu beseitigen. d. Er fördert die Velofreundlichkeit der Verkehrswege. e. In Trambereichen dürfen Velofahrende auch in der Schienenmitte fahren. Entsprechende Signalisation soll alle Verkehrsteilnehmer darauf hinweisen. <i>Eingabe von: BastA!</i>	a) Sofortmassnahme sind nicht richtplanrelevant. d) Entspricht den Strategien (insbesondere ST 1) e) Nicht richtplanrelevant. Versuch hat nichts am Verhalten der Velofahrenden geändert. Von unsicheren Velofahrenden wurde die Markierung (Velosymbole zwischen den Gleisen) sogar missverstanden. Das Thema wird aber nochmals aufgenommen und eine entsprechende Markierung geprüft, falls sich im Rahmen des Velofreundlichen Gleises (Gummifüllung) ein positives Ergebnis ergibt.
18	Allgemeines / Übergeordnetes	In Kapitel 1.1, Absatz 3 wird erwähnt, dass Fussgängerzonen 2015 eingeführt wurden. Stimmt diese Jahrzahl? <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Anstelle Fussgängerzonen war Verkehrskonzept Innenstadt gemeint und wird angepasst.
19	Allgemeines / Übergeordnetes	Es fehlen Erklärungen zu diversen Begrifflichkeiten (Fusswegnetz, übrige Fussverkehrsverbindungen, Stadtnetz, kantonales Netz, usw.). <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Wird tw. berücksichtigt. Ergänzung im Anhang. Netze sind bereits erklärt. Selbsterklärende Begriffe werden nicht erläutert.
20	Allgemeines / Übergeordnetes	Grundsätzlich ist jeder zu Fuss unterwegs.	Zur Kenntnis genommen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<i>Eingabe von: St. Johann</i>			
21	Allgemeines / Übergeordnetes	Einen TRP Fuss- und Wanderwege braucht es nicht.	Der Teilrichtplan hat eine detailliertere Flughöhe als der Richtplan, insbesondere beim Fussverkehr werden auch kommunale Aspekte berücksichtigt. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone zudem verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne. Deshalb ist der Teilrichtplan notwendig.
<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>			
22	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Rein formell ist zu bemerken, dass die Teilrichtpläne inhaltlich mehrheitlich die Punkte wiederholen, die bereits im Richtplan Mobilität festgehalten sind. Dies ist ineffizient. Auf die separaten Teilrichtpläne Velo und Fuss- und Wanderwege ist daher zu verzichten	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>			
23	Allgemeines / Übergeordnetes	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Massnahme e) und f) [entspricht E) und F) im TRP FW] In der Abstimmung vom 21. Mai 2017 betreffend Veloring hat der Souverän die Sevogelbrücke und die Zollbrücke deutlich abgelehnt. Beide sind somit zu streichen.	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
<i>Eingabe von: TCS beider Basel</i>			
24	Allgemeines / Übergeordnetes	Wir denken, es wäre angebracht gewesen in diesem Zusammenhang auch Fragen von Mischverkehr Füssgänger, Velofahrer, E-Bike-Fahrer, Trottinetefahrer zu betrachten.	Zur Kenntnis genommen bzw. wird tw. berücksichtigt. ST 4 beinhaltet Führungsprinzip (kein Mischverkehr Fuss/Velo). Thema

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<p style="text-align: right;"><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>			<p>Mischverkehr sowie weitere Fahrzeugkategorien im Kapitel 4 der TRPs ergänzt. Die verschiedenen Fahrzeugtypen sind im Verkehrsrecht des Bundes geregelt. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung zu Änderungen des Verkehrsrechts für geeignetere Vorschriften betreffend E-Bike auf Veloinfrastrukturen geäußert.</p>
25	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>2.1. Es wird nicht dargelegt, aus welchen Gründen im Modalsplit-Vergleich der Anteil der Wege, die zu Fuss zurückgelegt wurden, von 37 Prozent 2010 auf 33 Prozent 2015 zurückgegangen ist. Wir interpretieren die Abbildung auf S. 3 (Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege) so. Im Text wird hingegen von einem Anteil von 37 Prozent ausgegangen. Offenbar wurde das zentrale Wirkungsziel, nämlich die Erhöhung des Fussgängeranteils am Gesamtverkehr, verfehlt. Vergleicht man dies mit einer Anteilerhöhung in gleichen Zeitraum des motorisierten Individualverkehrs von 18 auf 22 Prozent, so wurde die gesetzliche Vorgabe §13 USG BS, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, nicht erreicht und zugleich konnte der Fussverkehr seinen Auftrag, Motorfahrzeugverkehr zu substituieren, nicht erfüllen. Dies scheint uns grundsätzlicher Überlegungen wert.</p> <p style="text-align: right;"><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Der Modal Split bezieht sich nur auf die Anzahl Wege der Stadtbevölkerung. Da Wegelängen und der Verkehr, der aus dem Umland ein- und ausfahrenden Personen fehlen, ergibt sich daraus kein vollständiges Bild der tatsächlichen Verkehrsentwicklung. So zeigt der Index der Verkehrsentwicklung, dass die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf dem städtischen Strassennetz im selben Zeitraum abgenommen hat. Dennoch ist die Entwicklung des Fussverkehrsanteil nicht erfreulich. Mit dem TRP FW und dessen Umsetzung soll dem entgegengewirkt werden.</p>
26	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>2.2. Es gilt, verstärkt die Aspekte der Attraktivitätssteigerung des Fusswege in Betracht zu ziehen. Dies sind Fragen wie Sicherheit, Verkehrslärmbelastung und Durchgängigkeit. Dazu gehört aber wesentlich auch die Frage der Begrünung der Fusswege. In diesem Sinne wäre hier eine Koordination mit dem Alleenplan angesagt. Wobei der Alleenplan grundsätzlich überarbeitet und als separates Objektblatt aufgenommen werden müsste.</p> <p style="text-align: right;"><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>In den Qualitätsanforderung ist eine hohe Umfeldqualität durch Begrünung enthalten. Der TRP FW weist keine Objektblätter auf, dies ist der Richtplan. Das Netz wird grundsätzlich aufgrund der Ziele / Attraktoren festgelegt. Ein grober Abgleich mit dem Alleenplan ist erfolgt. Auf Bruderholz wird Führung leicht angepasst (Aufnahme Peter Ochs-Strasse, Thiersteinerrain und Lerchenstrasse in Netz).</p>
27	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Der Planungsgrundsatz E [entspricht ST 5 TRP FW] ist wie folgt zu ergänzen: Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.</p> <p style="text-align: right;"><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.</p>
28	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Weiter möchten wir festhalten, dass es unseres Erachtens nicht zielführend ist, die Gesamtplanung durch Teilrichtpläne zu verkomplizieren. Ein Richtplan sollte als in sich geschlossenes Dokument</p>	<p>Die Teilrichtpläne haben eine detailliertere Flughöhe als der Richtplan, insbesondere beim Fussverkehr werden auch</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>die strategische räumliche Weiterentwicklung des Kantons vorzeichnen. Die FDP wird sich daher nachfolgend auch nicht zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege äussern. Die Ausführungen im kantonalen Richtplan müssen hierfür ausreichen bzw. sofern das nicht der Fall ist sind die entsprechenden Passagen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.</p> <p><i>Eingabe von: FDP Basel-Stadt</i></p>	<p>kommunale Aspekte berücksichtigt. Und es hat sich seit Jahrzehnten bewährt, das Veloroutennetz in einem Teilrichtplan festzuhalten.</p> <p>Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone zudem verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Wir gehen davon aus, dass aufgrund des Bundesbeschlusses Velo ebenfalls eine Pflicht zur Festhaltung eines Veloroutennetzes folgen wird. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne der Fuss- und Velonetze. Deshalb sind die Teilrichtpläne notwendig.</p>
29	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Wir anerkennen, dass die kant. Fachstelle für Fuss- und Wanderwege zur Planung, Erstellung und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen geeignete Fachorganisationen beiziehen und ihnen mittels Leistungsvereinbarungen konkrete Aufgaben übertragen kann.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
30	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Es fehlen Erklärungen zu diversen Begrifflichkeiten (Fusswegnetz, übrige Fussverkehrsverbindungen, Stadtnetz, kantonales Netz, usw.).</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Ergänzung im Anhang. Netze sind bereits erklärt. Selbsterklärende Begriffe werden nicht erläutert.
31	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Für Ihre Einladung zur Stellungnahme zu den Anpassungen Mobilität im Kantonalen Richtplan Basel-Stadt bedanken wir uns sehr. Die Gemeinde Birsfelden begrüsst die positiven Entwicklungen in den Bereichen Wirtschaft und Siedlung.</p> <p>Wir haben die vorliegenden Dokumente geprüft und dazu keine Bemerkungen.</p> <p><i>Eingabe von: Birsfelden</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
32	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Mehrere Teilrichtpläne zu führen macht in den Augen des ACS beider Basel keinen Sinn. Auf Teilrichtpläne Velo- sowie Fuss- und Wanderwege ist zu verzichten, respektive sind diese im Kantonalen Richtplan – soweit nicht sowieso bereits geschehen – zu integrieren.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	<p>Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
33	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>In Wohnquartieren muss die Priorität bei den Fussgängern gesetzt werden. Auch der Veloverkehr darf Fussgänger nicht behindern. Hier braucht es grössere Anstrengungen als das Aufstellen von Plakaten mit Gartenzwergen und schriftlichen Hinweisen.</p> <p>Die zahlreichen Strassenabschnitte, wo Velo und Fussgänger nicht reibungslos aneinander vorbei kommen, müssen ermittelt werden. Es sind individuelle Lösungen zu finden.</p> <p><i>Eingabe von: LDP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Führungsprinzip siehe ST 4 in beiden TRPs. Die Schwachstellen werden im Rahmen des Umsetzungsprogramms ermittelt, welches nach Erlass des TRPs erarbeitet wird.
34	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Anregungen oder Bedenken zu den vorliegenden Planungen werden nicht vorgebracht. Wir wünschen der aktuellen Anpassung des Richtplanes bzw. der Teilrichtpläne einen erfolgreichen Abschluss und freuen uns auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Ihnen.</p> <p><i>Eingabe von: Regionalverband Hochrhein-Bodensee</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
35	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Nein zu Teilrichtplänen: Die Schaffung neuer Teilrichtpläne lehnt die SVP ab. Sie schaffen keinen Mehrwert und bringen einen unübersichtlichen Mehraufwand, welcher so nicht zu vertreten ist. Die vorliegenden Teilrichtpläne stellen aus Sicht der SVP lediglich eine Zusammenstellung verschiedener Unterlagen da, welche jedoch bereits bestehend ausreichend dokumentiert sind. Daher verzichtet die SVP auf eine Beantwortung der Fragen zu den Teilrichtplänen.</p> <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	Die Teilrichtpläne sind die Grundlage und liefern den Inhalt zum Fuss- und Veloverkehr für den Richtplan. Ihre Erarbeitung ist deshalb notwendig. Zudem weisen sie deutlich mehr Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind. Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sind die Kantone verpflichtet Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festzuhalten und sie periodisch zu überprüfen und anzupassen. Der Richtplan beinhaltet keine entsprechenden Pläne.
36	Allgemeines / Übergeordnetes	<p>Fusswegnetz (städtisch)</p> <p>Rheinfähren werden im TRP als Bestandteile des Fusswegnetzes aufgeführt, es fehlt jedoch deren Verankerung in den Texten und in der Verordnung.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Wird im Text des Strategieberichts ergänzt. Rheinfähren sind Teil des städtischen Fusswegnetzes. Nicht verordnungsrelevant.
37	Strategie	<p>ST1 Sicheres zu Fuss gehen: Ergänzung: Motorisierte Fortbewegungsmittel (z.B. e-Trottinets, e-Rollbretter etc.) sind dem nicht-motorisierten Fussverkehr unterzuordnen bzw. auf gefährlichen oder vielbegangenen Fusswegen zu verbieten.)</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Führungsprinzipien sind in ST 4 der TRPs geregelt. Das Verkehrsrecht des Bundes regelt wer sich auf dem Trottoir fortbewegen darf.
38	Strategie	<p>ST 4 Führungsprinzip: Das Führungsprinzip ist klarer auf die Begriffe und Regeln der SSV abzustützen: Trennen zwischen Radweg Art. 33 Abs. 1 SSV, Fussweg, Art. 33 Abs, 2 SSV, Fussgänger/Radfahrer Art. 33 Abs. 4 SSV, Begegnungszone Art. 22b Abs.1 SSV.</p>	Nicht berücksichtigt. Zu detailliert für einen Richtplan, es geht um Prinzipien.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>			
39	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Der Planungsgrundsatz E [entspricht ST5 TRP FW] ist wie folgt zu ergänzen: Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
<i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>			
40	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz [entspricht Strategien TRP FW]: Sofern die Rheinfähren weiterhin als Bestandteil des Fusswegnetzes und nicht als ÖV behandelt werden, sind diesbezügliche Planungsgrundsätze zu formulieren. Beispielsweise muss festgehalten werden, dass die Benützung des Fusswegnetzes grundsätzlich gratis ist, dass aber auf den Rheinfähren Gebühren erhoben werden dürfen.	Nicht berücksichtigt. Kostenpflicht von Velostationen ist ebenfalls nicht als Planungsgrundsatz abgehandelt.
<i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>			
41	Strategie	Zum Kt. RP BS: Die EVP begrüsst die Grundsätze, dass dem Fussverkehr mehr Platz eingeräumt, der veloverkehr gefördert und dem ÖV konsquent Vorrang gegeben werden soll.	Zur Kenntnis genommen.
<i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i>			
42	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz, Seite 33, Absatz G [entspricht ST 5 TRP FW]: Vorschlag der Handelskammer: Fussgängerinnen und Fussgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmer gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern nach Möglichkeit zu schützen.	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>			
43	Strategie	Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: A. [entspricht ST 1 TRP FW]: „Alle Fussverkehrsanlagen sind für zu Fuss Gehende sicher und hindernisfrei (...)“. Empfehlung der Präzisierung, dass es sich dabei nicht generell um «Hindernisfreie Wege» handelt.	Nicht berücksichtigt. Hindernisfrei ist eine Anforderung des Bundesrechts sowie des kantonalen Bau- und Planungsgesetzes. Ihre Präzisierung betrifft ein Freizeitangebot.
<i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>			
44	Strategie	ST 3 (Nutzergruppen): siehe Bemerkungen Ziffer 2 TRP FW Eine Unterteilung in ein kantonales und städtisches Fusswegnetz macht dann Sinn, wenn eine	Wird tw. berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen. Die Unterscheidung bezieht sich auf die Bedeutung im Netz und auf

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>klare Differenzierung erkennbar ist. Die im TRP FW aufgezeigte Differenzierung ist noch zu vage. In der Strategie ST3 (Nutzergruppe) wird eine Differenzierung nach Personengruppen (Kinder, ältere Menschen sowie Personen im Alltag, in der Freizeit und auf dem Arbeitsweg und als Tourist) gemacht. Letztendlich sind aber alle Fussverkehrsflächen (ob kantonales und städtisches Fusswegnetz) sicher, direkt und komfortabel auszugestalten. Dem schmalen Trottoir ist es egal, wieviele Fussgänger es benutzen, dem Fussgänger ist es aber nicht egal, wie schmal und unsicher ein Trottoir ist.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	den Bezug der Zielorte. ST 1 beinhaltet, dass alle Strassen und Wege sicher sein sollen. ST 3 wird leicht angepasst.
45	Strategie	<p>ST 4 (Führungsprinzip): siehe Bemerkungen Ziffer 2 TRP VELO ST 5 (Priorisierung Fussverkehrsinfrastruktur): siehe Bemerkungen Ziffer 2 TRP VELO Ferner ist darzulegen, unter welchen Umständen und wie der Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen/Wegen mit dem Fussverkehr zu führen sind. Aufgrund des Verdrängungskampfes im Strassenverkehr ist die Versuchung gross, Fussverkehrsflächen für den Veloverkehr freizugeben. Es ist grundsätzlich aufzuzeigen, unter welchen topografischen, verkehrs- und sicherheitstechnischen Gegebenheiten eine freigabe nicht in Frage kommt.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Führungsprinzipien sind in ST 4 TRP festgehalten. Grundsätzlich soll der Veloverkehr nicht zusammen mit dem Fussverkehr auf einer Fläche geführt werden. Ausnahmen sind situativ und müssen gut begründet sein. Verkehrsrecht und Normen regeln den Handlungsspielraum.
46	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Zu Lit. E) [entspricht ST 5 TRP FW]: Die grösste Gefahr für Fussgänger resultiert nicht vom MotIV, sondern vielmehr vom Veloverkehr, insbesondere von denjenigen Velofahrern, die auf dem Trottoir fahren. Grundsatz E ist daher anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: TCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS. Die Veloführung ist grundsätzlich auf der Strasse vorgesehen.
47	Strategie	<p>ST 6 Gute Ausgestaltung und Möblierung - Alle ÖV-Haltestellen verfügen über einen Wetterschutz. - Alle ÖV-Haltestellen mit mehreren Haltekanten verfügen über leicht lesbare Wegweisung.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant. Wir verweisen auf das Haltestellenaustattungskonzept der BVB mit entsprechenden Vorgaben, welches dem Grossen Rat voraussichtlich noch 2019 vorgelegt wird. Im Rahmen des Fussgängerorientierungssystem wurden sämtliche ÖV-Haltestellen mit Umgebungsplänen ausgestattet. Zudem untersucht die BVB an welchen wichtigen und komplexen Haltestellen die Haltekanten mit Buchstaben markiert werden sollten.
48	Strategie	<p>Eine Unterteilung in ein kantonales und städtisches Fusswegnetz macht dann Sinn, wenn eine klare Differenzierung erkennbar ist. Die im TRP FW aufgezeigte Differenzierung ist noch zu vage. In der Strategie ST3 (Nutzergruppe) wird eine Differenzierung nach Personengruppen (Kinder, ältere Menschen sowie Personen im Alltag, in der Freizeit und auf dem Arbeitsweg und als Tourist)</p>	Wird tw. berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen. Die Unterscheidung bezieht sich auf die Bedeutung im Netz und auf den Bezug der Zielorte. ST 1 beinhaltet, dass alle Strassen und Wege sicher sein sollen. ST 3 wird leicht angepasst.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>gemacht. Letztendlich sind aber alle Fussverkehrsflächen (ob kantonales und städtisches Fusswegnetz) sicher, direkt und komfortabel auszugestalten. Dem schmalen Trottoir ist es egal, wieviele Fussgänger es benutzen, dem Fussgänger ist es aber nicht egal, wie schmal und unsicher ein Trottoir ist.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	
49	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Im städtischen Strassenraum sind die Bedürfnisse aller Verkehrsträger ihrer verkehrlichen Bedeutung entsprechend zu berücksichtigen. Darum ist die unter A) [entspricht ST 1 TRP FW] gestellt Forderung nach «hindernisfreien» Fussverkehrsanlagen illusorisch, in der Praxis nicht erfüllbar – und demnach zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Ist bundesrechtliche sowie kantonale gesetzliche Vorgabe.
50	Strategie	<p>Zum Kt. RP BS: Planungsgrundsatz: Mit derselben Begründung, wie oben aufgeführt, ist die unter Absatz E) [entspricht ST 5 TRP FW] stipulierte Priorisierung des Fussverkehrs gegenüber dem MotIV nicht akzeptabel – und der Passus zu streichen.</p> <p><i>Eingabe von: ACS beider Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Stützt sich auf §13b des USG BS.
51	Strategie	<p>Die SVP Basel-Stadt steht dem Vorhaben zur geplanten Revision des Richtplanes Mobilität sowie der dazugehörenden Teilrichtpläne skeptisch gegenüber. Einmal mehr sind die in der vorliegenden Revision gemachten strategischen Aussagen zu diesem Planungsinstrument verkehrspolitisch einseitig und richten sich hauptsächlich gegen den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger, wie die SVP schon seit Langem fordert, kommt auch in dieser Vorlage wiederum nicht zum Ausdruck. Sämtliche Vernehmlassungsunterlagen richten sich einseitig gegen den MIV, welcher mit den Teilrichtplänen weiter eingeschränkt werden soll.</p> <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Inhalte stützen sich auf §13b des USG BS.
52	Strategie	<p>Fussverkehrsinfrastruktur allgemein</p> <p>ST 6: Gute Ausgestaltung und Möblierung «• Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sind attraktiv ausgestaltet und weisen genügend Möblierungselemente (z.B. Sitzbänke) von hoher Benutzerqualität auf.» Hinweis: Gerade beim Bahnhof SBB fehlt es an genügenden Sitzgelegenheiten. «• Wichtige Alle OV-Haltestellen, insbesondere an Umsteigeorten und an Endstationen, sind haben einen gedeckten Bereich (Regen- und Sonnenschutz) und sind mit kundenfreundlicher, den Anforderungen entsprechender Haltestelleninfrastruktur ausgestattet.»</p>	Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Wir verweisen auf das Haltestellenaustattungskonzept der BVB mit entsprechenden Vorgaben, welches dem Grossen Rat voraussichtlich noch 2019 vorgelegt wird.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>Begründung: Mit dem fortschreitenden Klimawandel werden vermehrt Hitzeperioden sowie Starkniederschläge auftreten. Um die Attraktivität des ÖVs zu erhalten, bzw. zu steigern, ist die erwähnte Infrastruktur zwingend notwendig.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	
53	Strategie	<p>Fussverkehrsinfrastruktur allgemein</p> <p>ST 6: Gute Ausgestaltung und Möblierung «• Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sind attraktiv ausgestaltet und weisen genügend Möblierungselemente (z.B. Sitzbänke) von hoher Benutzerqualität auf.» Hinweis: Gerade beim Bahnhof SBB fehlt es an genügenden Sitzgelegenheiten. «• Wichtige Alle ÖV-Haltestellen, insbesondere an Umsteigeorten und an Endstationen, sind haben einen gedeckten Bereich (Regen- und Sonnenschutz) und sind mit kundenfreundlicher, den Anforderungen entsprechender Haltestelleninfrastruktur ausgestattet.» Begründung: Mit dem fortschreitenden Klimawandel werden vermehrt Hitzeperioden sowie Starkniederschläge auftreten. Um die Attraktivität des ÖVs zu erhalten, bzw. zu steigern, ist die erwähnte Infrastruktur zwingend notwendig.</p> <p><i>Eingabe von: umverkehr</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Nicht richtplanrelevant. Wir verweisen auf das Haltestellenaustattungskonzept der BVB mit entsprechenden Vorgaben, welches dem Grossen Rat voraussichtlich noch 2019 vorgelegt wird.</p>
54	Strategie	<p>Fusswegnetz</p> <p>Baustellensituation werden nicht berücksichtigt. In unseren Augen ist dies aber dringend notwendig, da Baustellen prinzipiell eine Gefahrenquelle darstellt. Die Sicherheit für Fussgänger muss immer sichergestellt sein. Es darf keine NO Go Areas in Basel geben, zur keiner Zeit, für Niemanden.</p> <p><i>Eingabe von: St. Johann</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Ist in ST 7 Betrieb und Unterhalt enthalten.</p>
55	Strategie	<p>Fusswegnetz (allgemein)</p> <p>ST 4 Führungsprinzip: «• Die verschiedenen Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten müssen bei der Strassenraumauteilung berücksichtigt werden. «• Der Fussverkehr wird in der Regel immer getrennt vom rollenden Verkehr entlang von Strassen und auf Wegen geführt.» • Auf Infrastrukturen, auf denen es baulich nicht möglich ist, den Fussverkehr vom rollenden Verkehr zu trennen der Veloverkehr zugelassen ist, ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden wo nötig und möglich umzusetzen. • Unter geeigneten Voraussetzungen ist die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel zu fördern (z.B. in Begegnungszonen). Die Verkehrsteilnehmenden werden entsprechend sensibilisiert.» Begründung: Mit der zunehmenden Vielfalt und Veränderung von Verkehrsmitteln kommt es vermehrt zu Nutzungskonflikten auf den bestehenden Verkehrsflächen, insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Tempi der Verkehrsmittel.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen. Die Strassenraumauteilung hat nichts mit Führungsprinzip zu tun. Geschwindigkeiten werden grundsätzlich bei Strassenraumgestaltung berücksichtigt. Begegnungszonen weisen auch Mischverkehr auf, eine bauliche Trennung ist nicht immer erwünscht. ST 8 beinhaltet Sensibilisierungs-Kampagnen.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
56	Strategie Fusswegnetz (allgemein)	<p>ST 5: Priorisierung der Fussverkehrsinfrastruktur: «Der Fussverkehr wird gegenüber dem ruhenden und fahrenden motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität immer prioritär behandelt.»</p> <p>Begründung: Der Fussverkehr soll auch gegenüber dem ruhenden MIV prioritär behandelt werden. D.h. z.B. dass die Querungen von Strassen übersichtlich und sicher gestaltet werden müssen, ohne Sichtbehinderung durch parkierte Fahrzeuge. Zudem sollen alle Parkplätze im Strassenraum liegen, die Gehsteige dürfen nicht als Parkplätze verwendet werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Differenzierung unnötig, da im Prinzip enthalten. Sichtweiten werden bei der Parkplatzanordnung berücksichtigt.
57	Strategie Fusswegnetz (allgemein)	<p>ST 7: Betrieb und Unterhalt</p> <p>«• ÖV-Haltestellen mit mehreren Haltepunkten sind mit übersichtlichen Stelen oder Wegweisern ausgestattet um eine optimale Orientierung zur Sicherstellung der Anschlüsse zu garantieren.»</p> <p>Begründung: Die Orientierung an grösseren ÖV-Haltestellen mit verschiedene Verkehrsträgern und Haltepunkten (z.B. Schifflande, Aeschenplatz, Dreispitz etc.) ist insbesondere für sporadische ÖV-Nutzende (=potenzielle Umsteiger) und Touristen/innen oftmals schwierig und unübersichtlich. Um die Anschlüsse garantieren zu können und somit den ÖV attraktiv zu gestalten, ist eine entsprechende Wegleitung / Übersicht notwendig.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.
58	Strategie Fusswegnetz (allgemein)	<p>ST 4 Führungsprinzip</p> <p>«• Die verschiedenen Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten müssen bei der Strassenraumauteilung berücksichtigt werden.</p> <p>«• Der Fussverkehr wird in der Regel immer getrennt vom rollenden Verkehr entlang von Strassen und auf Wegen geführt.»</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Infrastrukturen, auf denen es baulich nicht möglich ist, den Fussverkehr vom rollenden Verkehr zu trennen der Veloverkehr zugelassen ist, ist eine horizontale oder vertikale Trennung zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden wo nötig und möglich umzusetzen. • Unter geeigneten Voraussetzungen ist die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel zu fördern (z.B. in Begegnungszonen). Die Verkehrsteilnehmenden werden entsprechend sensibilisiert.» <p>Begründung: Mit der zunehmenden Vielfalt und Veränderung von Verkehrsmitteln kommt es vermehrt zu Nutzungskonflikten auf den bestehenden Verkehrsflächen, insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Tempi der Verkehrsmittel.</p> <p><i>Eingabe von: umverkehr</i></p>	Nicht berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen. Die Strassenraumauteilung hat nichts mit Führungsprinzip zu tun. Geschwindigkeiten werden grundsätzlich bei Strassenraumgestaltung berücksichtigt. Begegnungszonen weisen auch Mischverkehr auf, eine bauliche Trennung ist nicht immer erwünscht. ST 8 beinhaltet Sensibilisierungs-Kampagnen.
59	Strategie Fusswegnetz (allgemein)	<p>ST 5: Priorisierung der Fussverkehrsinfrastruktur</p> <p>«Der Fussverkehr wird gegenüber dem ruhenden und fahrenden motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität immer prioritär behandelt.»</p> <p>Begründung: Der Fussverkehr soll auch gegenüber dem ruhenden MIV prioritär behandelt werden.</p>	Nicht berücksichtigt. Differenzierung unnötig, da im Prinzip enthalten. Sichtweiten werden bei der Parkplatzanordnung berücksichtigt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		D.h. z.B. dass die Querungen von Strassen übersichtlich und sicher gestaltet werden müssen, ohne Sichtbehinderung durch parkierte Fahrzeuge. Zudem sollen alle Parkplätze im Strassenraum liegen, die Gehsteige dürfen nicht als Parkplätze verwendet werden. <i>Eingabe von: umverkehR</i>	
60	Strategie	Fusswegnetz (allgemein) ST 7: Betrieb und Unterhalt «• ÖV-Haltestellen mit mehreren Haltepunkten sind mit übersichtlichen Stelen oder Wegweisern ausgestattet um eine optimale Orientierung zur Sicherstellung der Anschlüsse zu garantieren.» Begründung: Die Orientierung an grösseren ÖV-Haltestellen mit verschiedene Verkehrsträgern und Haltepunkten (z.B. Schifflande, Aeschenplatz, Dreispitz etc.) ist insbesondere für sporadische ÖV-Nutzende (=potenzielle Umsteiger) und Touristen/innen oftmals schwierig und unübersichtlich. Um die Anschlüsse garantieren zu können und somit den ÖV attraktiv zu gestalten, ist eine entsprechende Wegleitung / Übersicht notwendig. <i>Eingabe von: umverkehR</i>	Nicht berücksichtigt. Nicht richtplanrelevant.
61	Strategie	Fusswegnetz (allgemein) ST 2 Direkte Erreichbarkeit wichtiger Ziele - Es fehlen qualitative Angaben zu Komfort und Aufenthaltsqualität. - Es fehlen Aussage zur Dichte des Netzes. - Es fehlen Angaben zur sozialen Sicherheit der Wege, Beleuchtung, Belebtheit etc. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Wird tw. berücksichtigt. Qualitative Angaben und Aussagen zur Dichte sind in Kap. 4. Angaben zur Ausgestaltung in ST 6 wird ergänzt.
62	Strategie	Fusswegnetz (allgemein) ST 3 Abdeckung verschiedener Nutzergruppen - Es fehlen Definitionen zu den Nutzergruppen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nutzergruppen werden in Kap. 4 erläutert.
63	Strategie	Fusswegnetz (allgemein) ST 4 Führungsprinzip - Der Fussverkehr wird in der Regel getrennt vom rollenden Verkehr entlang von Strassen und auf Wegen geführt. - Die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel darf kein Vorwand sein, dem Fussverkehr die nötige separate Verkehrsfläche nicht zur Verfügung zu stellen. - Auf gemeinsamen Flächen mit dem Autoverkehr z.B. in Begegnungszonen wird der Fussgängervortritt konsequent durchgesetzt. Der Autoverkehr wird entsprechend geschult und gegebenenfalls sanktioniert. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Nicht berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen. Begegnungszonen weisen auch Mischverkehr auf.
64	Strategie	Fusswegnetz (allgemein) ST 5 Priorisierung der Fussverkehrsinfrastruktur - Der Fussverkehr wird gegenüber dem fahrenden und stehenden motorisierten Individualverkehr	Nicht berücksichtigt. Differenzierung unnötig, da im Prinzip enthalten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme	
		<p>insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit, des Gehflusses sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt.</p> <p>Eingabe von: VCS beider Basel</p>		
65	Strategie	Wanderwegnetz	<p>ST 10 (Erschliessung der Ziele): im Lead ist der Text zu ergänzen: - (...) Basel <u>mit Ausgangspunkt ab ÖV-Haltestelle</u></p> <p>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</p>	Nicht berücksichtigt. Ergänzung hat keine inhaltliche Änderung zur Folge.
66	Strategie	Wanderwegnetz	<p>ST 15 (Öffentlichkeitsarbeit): der Text ist an zwei Stellen anzupassen: - (...) als <u>Touristik-</u> und Freizeit-Angebot (...) - (...) sind über <u>geeignete Medien</u> verfügbar (...)</p> <p>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</p>	Wird berücksichtigt.
67	Strategie	Wanderwegnetz	<p>Wanderwege sollten für unterschiedlichen Fähigkeiten möglich sein, im Kt. Gebiet vermutlich nicht machbar, relevant</p> <p>Eingabe von: St. Johann</p>	Zur Kenntnis genommen. Siehe ST 11 Abdeckung verschiedener Nutzergruppen.
68	Konzept		<p>In Tabelle 1 ist die Fussnote 2 nochmals aufzuführen.</p> <p>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</p>	Wird berücksichtigt.
69	Konzept		<p>In Kapitel 4.1.1 ist der erste Satz anzupassen: <u>Die zu Fuss Gehenden sind die flexibelsten</u>, aber gleichzeitig auch <u>die verletzlichsten</u> und <u>umwegempfindlichsten</u> Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</p>	Wird berücksichtigt.
70	Konzept		<p>In der Tabelle 5 sind folgende Anpassungen und Ergänzungen vorzunehmen: - Die Spaltentitel sind zu ergänzen: <u>Längsverbinding/Aufenthaltsorte</u>; <u>Querung/Knoten</u> - Die erste Spalte ist zu ergänzen: - Haltestellenbereiche; - Plätze mit zentralen Fussverkehrsbereichen - Die zweite Spalte ist zu ergänzen: - flächige Querungen - Die zweite Spalte ist anzupassen: <u>Punktuelle Querungen</u> (statt Querungstellen)</p> <p>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</p>	Wird tw. berücksichtigt. Die Tabelle beinhaltet Hauptbestandteile der Verbindungen, nicht zusätzliche Angebote wie Aufenthalt.
71	Konzept		<p>In der Tabelle 6 sind folgende Anpassungen und Ergänzungen vorzunehmen: - Attraktivität: Der unverständliche Begriff «Überschaubarkeit» ist zu ersetzen - Sicherheit: Der Begriff «Nutztier» ist zu ergänzen mit <u>(Hunde, Pferde)</u></p>	Nicht berücksichtigt. Begriffe gemäss der genannten Quelle (Handbuch Wanderwegnetzplanung).

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>			
72	Konzept	Ein wesentliches Unterscheidungskriterium ist aber die Quartierbezogenheit des Routennetzes. Ein kantonale Fusswegnetz weist quartierübergreifende Verbindungen auf, während das städtische Fusswegnetz primär quartierbezogene Verbindungen beinhaltet. Die entsprechenden Texte sind analog anzupassen. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Ist bereits so definiert. Siehe Kapitel 4.1.3.
73	Konzept	Bei der Abwägung FGS oder flächiges Queren sind die Bedürfnisse von unsicheren, sehr jungen oder betagten, geh- und sehbehinderter Menschen stark zu gewichten. Sie sind auf genug Querungszeit und also den Fussgängervortritt am FGS angewiesen. Sie haben keinen Vorteil vom flächigen Queren, das für fitte erwachsene FussgängerInnen gedacht ist, die mitten im Verkehr den Überblick behalten. T30 generell innerorts - auch auf vielbefahrenen Strassen - ist die wirkungsvollste Massnahme für Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Anliegen sind bekannt.
74	Konzept	Ein wesentliches Unterscheidungskriterium ist aber die Quartierbezogenheit des Routennetzes. Ein kantonale Fusswegnetz weist quartierübergreifende Verbindungen auf, während das städtische Fusswegnetz primär quartierbezogene Verbindungen beinhaltet. Die entsprechenden Texte sind analog anzupassen. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Ist bereits so definiert. Siehe Kapitel 4.1.3.
75	Konzept	Fussverkehrsinfrastruktur allgemein Wegfall von immer mehr Trottoirs -> führt zu Unsicherheit => Problemen, Konflikten. Teilweise Umnutzung des öffentlichen Raums muss besser geregelt werden. <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen. Es gibt verschiedene geeignete Fussverkehrsanlagen (Fussgängerzone braucht keine Trottoirs).
76	Konzept	Fusswegnetz In der Tabelle 4 sind folgende Anpassungen und Ergänzungen vorzunehmen: - Spazierende (statt Spaziergänger/-innen) - Passagiere von Motorfahrzeugen und Velos aller Art (statt Auto- und Velofahrer/-innen) - Hundebegleitende (statt Hundebegleiter/-innen) - im Feld Nutzergruppen/kant. Netz ist zu ergänzen: Einkaufende des nicht täglichen Bedarfs - im Feld Nutzergruppen/Stadtnetz ist zu ergänzen: Einkaufende des täglichen Bedarfs - Im Feld Attraktoren/kant. Netz ist zu ergänzen: Spitäler <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Wird berücksichtigt. Teilweise Begrifflichkeiten anders gewählt.

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege</i>	<i>Stellungnahme</i>
77	Konzept Fusswegnetz (allgemein)	Anmerkungen zu den Qualitätsanforderungen Fusswegnetz (S.22): Attraktiv «- hoher Gehkomfort (Wegbreite, Belag, störungsfrei u.a.)» Hinweis: Der angemessenen Wegbreite muss insbesondere im Zusammenhang mit Baustellen und abgestellten Velos (Hinweis auf mangelnde Veloparkplätze!) Beachtung geschenkt werden. «- hohe Umfeldqualität (Begrünung, Beschattung , Möblierung, belebter Strassenraum u.a.)» Begründung: Nebst der Begrünung sollte die Beschattung als Kriterium ergänzt werden. Insbesondere im dicht besiedelten, asphaltierten Gebiet wird die Beschattung von Fusswegen im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung immer wichtiger. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen bzw. nicht berücksichtigt. Beschattung entsteht durch Begrünung. Weitergehende Massnahmen sind nicht richtplanrelevant und unverhältnismässig.
78	Konzept Fusswegnetz (allgemein)	Anmerkungen zu den Qualitätsanforderungen Fusswegnetz (S.22): Attraktiv «- hoher Gehkomfort (Wegbreite, Belag, störungsfrei u.a.)» Hinweis: Der angemessenen Wegbreite muss insbesondere im Zusammenhang mit Baustellen und abgestellten Velos (Hinweis auf mangelnde Veloparkplätze!) Beachtung geschenkt werden. «- hohe Umfeldqualität (Begrünung, Beschattung , Möblierung, belebter Strassenraum u.a.)» Begründung: Nebst der Begrünung sollte die Beschattung als Kriterium ergänzt werden. Insbesondere im dicht besiedelten, asphaltierten Gebiet wird die Beschattung von Fusswegen im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung immer wichtiger. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Zur Kenntnis genommen bzw. nicht berücksichtigt. Beschattung entsteht durch Begrünung. Weitergehende Massnahmen sind nicht richtplanrelevant und unverhältnismässig.
79	Konzept Fusswegnetz (allgemein)	Bezüglich Fusswegnetz wird zur Zeit grossräumig mit der langflächigen Erhöhung der Tram- und Bushaltestellen eine neues Hindernis für Menschen mit Gehbehinderung, Kleinkinder oder Personen mit Kinderwagen geschaffen. Wir unterstützen die Behindertengerechtigkeit, doch müssen auch die Bedürfnisse der Grosszahl der Nutzer, deren Bequemlichkeit und Sicherheit resepektiert werden. Hier wäre ein pragmatisches Vorgehen angebracht. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Es gelten die bundesrechtlichen Vorgaben.
80	Konzept Fusswegnetz (städtisch)	Netzdefinition anhand Attraktoren (S.23): Hinweis: Spaziergänger/-innen (z.B. mit Kinderwagen) sind ebenfalls eine Nutzergruppe des Stadtnetzes und müssen entsprechend berücksichtigt werden. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Wird berücksichtigt.
81	Konzept Fusswegnetz (städtisch)	Netzdefinition anhand Attraktoren (S.23): Hinweis: Spaziergänger/-innen (z.B. mit Kinderwagen) sind ebenfalls eine Nutzergruppe des Stadtnetzes und müssen entsprechend berücksichtigt werden. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Wird berücksichtigt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
82	Konzept Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Massnahme E) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) streichen, siehe Antw. Nr. 12 zu Objektblatt M 3.1 Zum Kt. RP BS: Zu Ziff. 12: Die Massnahme e) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) [entspricht E) TRP FW] ist aus folgenden Gründen zu streichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Brücke würde den Rhein und dessen Ufer, welche in diesem Abschnitt auf beiden Seiten Naturschutzzonen sind und mit geschützten Baumbeständen und ISOS-Inventarobjekten umsäumt werden, erheblich beeinträchtigen. Gemäss Richtplan Objektblatt NL3 Natur- und Landschaftsschutz Planungsgrundsatz Nr. 3 sind ziefremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotope und Lebensräume zu vermeiden. Dieser Planungsgrundsatz des kantonalen Richtplans würde verletzt. • Die Verbindung würde den grosszügigen Rheinraum zwischen Schwarzwaldbrücke und Wettsteinbrücke optisch in zwei Teile zerschneiden, verbunden mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Stadtbildes. • Die schiefwinklige Verbindung steht im Gegensatz zu den anderen Rheinbrücken, welche alle rechtwinklig über den Rhein führen. Auch bei bestem architektonischem Design würde die Brücke einen unpassenden Fremdkörper bilden. • Es genügt nicht, Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt zu berücksichtigen, wie im Massnahmentext erwähnt, sondern es müssen auch die Anliegen des Landschafts-, Stadtbild- und Denkmalschutzes einbezogen werden. Diese Anliegen würden verletzt, denn Landschaftsbild und Stadtbild (ISOS) würden mit der Brücke schwerwiegend beeinträchtigt. • Die Brücke ist unnötig. Für die Fussgänger besteht das Angebot der St. Alban-Fähre. Die Fähre dürfte durch die Sevogelbrücke redundant oder gar aufgegeben werden, was einen grossen Verlust für die Stadt bedeutete. Auf der Richtplankarte TRP FW wird am gleichen Ort die Fähre als Teil des Fusswegnetzes gezeigt. Die Begründung, dass eine grossräumige Netzlücke geschlossen werden muss, ist deshalb falsch. <p><i>Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
83	Umsetzung	<p>Finanzierung unsicher _> problematisch</p> <p><i>Eingabe von: St. Johann</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Für Kleinmassnahmen Finanzierung vorhanden. Vorgehen für grössere Projekte entspricht dem normalen Finanzprozess.
84	Umsetzung	<p>- Es fehlt jeder Zeithorizont für die Umsetzung. - Es fehlt die Priorisierung.</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	Gemäss Kap. 6 wird nach Erlass ein entsprechendes Umsetzungsprogramm erarbeitet, welches Zeitplanung sowie Priorisierung enthält.
85	Umsetzung	<p>Fuss- und</p> <p>«6.1 Umsetzungsprogramm: Nach der Genehmigung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege</p> <p><i>Hinweis! neuer Text:: rot gelöschter Text:: Blau durchgestrichen</i></p>	Wird nicht berücksichtigt. Umsetzung innerhalb von 12 Monate ist

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
	Wanderwegnetz	durch den Regierungsrat soll innert nützlicher Frist 12 Monate im Rahmen einer Analyse Fussverkehr das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz aufgrund der Qualitätsanforderungen an entsprechende Nutzungen überprüft und notwendige Verbesserungsamssnahmen umgesetzt werden. Danach sollen wiederkehrende, regelmässige Überprüfungen und allfällige Anpassungen stattfinden.» Begründung: Um Verzögerungen entgegenzuwirken, soll die Überprüfung und allfällige Anpassung des bestehenden Netztes in einem klar definierten Zeithorizont erfolgen. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	weder verfahrens- noch bewilligungstechnisch möglich, noch leistbar. Massnahmen haben in der Regel in Koordination mit den Erhaltungsarbeiten und aufgrund von Prioritäten/Dringlichkeiten zu erfolgen (Effizienter Mittel Einsatz).
86	Umsetzung Fuss- und Wanderwegnetz	«6.1 Umsetzungsprogramm Nach der Genehmigung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege durch den Regierungsrat soll innert nützlicher Frist 12 Monate im Rahmen einer Analyse Fussverkehr das bestehende Fuss- und Wanderwegnetz aufgrund der Qualitätsanforderungen an entsprechende Nutzungen überprüft und notwendige Verbesserungsamssnahmen umgesetzt werden. Danach sollen wiederkehrende, regelmässige Überprüfungen und allfällige Anpassungen stattfinden.» Begründung: Um Verzögerungen entgegenzuwirken, soll die Überprüfung und allfällige Anpassung des bestehenden Netztes in einem klar definierten Zeithorizont erfolgen. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Nicht berücksichtigt. Umsetzung innerhalb von 12 Monate ist weder verfahrens- noch bewilligungstechnisch möglich, noch leistbar. Massnahmen haben in der Regel in Koordination mit den Erhaltungsarbeiten und aufgrund von Prioritäten/Dringlichkeiten zu erfolgen (Effizienter Mittel Einsatz).
87	Karte	Im TRP FW ist für die Rheinfähren eine spezielle Signatur einzuführen und in der Legende aufzuführen. Sevogelbrücke streichen. <i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>	Die Signatur ist als Stadtplan-Grundlage enthalten.
88	Karte	Zum Kt. RP BS: In der Legende werden für M 3.1/ 3.2 aufgeführt: Velo und Fussgänger / Fussgänger. In der Karte wird nicht zwischen Wanderwegen, Spazierwegen und Hindernisfreien Wege unterschieden. Wanderwege dürfen über Fusswege führen. Es wird angenommen, dass auf der Karte bei einer Doppelführung nur die Fusswege sichtbar sind. Dies erschwert eine Beurteilung des Wanderwegnetzes. <i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i>	Nicht berücksichtigt. In der Richtplankarte sind keine Netze festgehalten, sondern nur örtliche Festlegungen (Netzlücken). Das Netz ist in der Karte des TRP FW nach Fuss- und Wanderwegen unterschieden. Freizeitrouten (Wanderrouten, Spazierwege und hindernisfreie Wege) sind ein Kommunikationsangebot und verlaufen auf dem FW-Netz. Sie sind nicht richtplanrelevant.
89	Karte	Zum Kt. RP BS: Seite 31 Buchst. i, Seite 35 Buchst. h [entspricht J) im TRP Velo bzw. H) im TRP FW], Seite 36 Buchst. m [entspricht M) im TPR FW], und Seite 40 Buchst. j,; Wie oben in Ziffer 2 schon generell angeführt, kommt weder für eine Verlegung Grenzacherstrasse noch für die gedachten Fuss- und Velowege eine Abgabe von BEV-eigenen Flächen in Frage. Insoweit widerspreche ich auch ausdrücklich den kartographischen Darstellungen.	Zur Kenntnis genommen. Die kartographische Darstellung ist schematisch. Anliegen des Bundeseisenbahnvermögens werden bei der Projektierung angemessen berücksichtigt.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i>			
90	Karte	Fuss- und Wanderwegnetz Bessere Darstellung, wenn kantonale Wanderwege und städtische Fusswege die selbe Verbindung benutzen. Überlagerungen kant. Netz/Stadtnetz unklar: Grenzacherstrasse, Hegenheimerstrasse, Birsstrasse Die Punkte mit den öV-Haltestellen sind grösser darzustellen.	Wird berücksichtigt. Überlagerung städtisches und kantonales Fusswegnetz ist ein Fehler.
<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>			
91	Karte	Fuss- und Wanderwegnetz Bessere Darstellung, wenn kantonale Wanderwege und städtische Fusswege die selbe Verbindung benutzen. Überlagerungen kant. Netz/Stadtnetz unklar: Grenzacherstrasse, Hegenheimerstrasse, Birsstrasse Die Punkte mit den öV-Haltestellen sind grösser darzustellen.	Wird berücksichtigt. Überlagerung städtisches und kantonales Fusswegnetz ist ein Fehler.
<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>			
92	Karte	Fusswegnetz - Kant. Netz: Zu den drei Linden, da Zugang zu weiterführender Schule - Kant. Netz: Hirzbrunnenallee, da Zugang zum St. Clara Spital - Kant. Netz: Eichenstrasse, da Zugang zum Merian Iselin Spital - Kant. Netz: Wasgenring–Morgartenring–Laupenring–Holeestr., da quaterverbindend - Kant. Netz: Gotthardstrasse, da Verbindung mit Nachbargemeinde Allschwil - Kant. Netz: St. Johans-Ring (Vogesenstr. – Burgfelderplatz), da quaterverbindend - Kant. Netz: Schäferstrasse–Gstaltenrainweg, da quaterverbindend	- Kant. Netz: Zu den drei Linden: Wird berücksichtigt. - Kant. Netz: Hirzbrunnenallee: Wird berücksichtigt. - Kant. Netz: Eichenstrasse, da Zugang zum Merian Iselin Spital : Wird berücksichtigt. - Kant. Netz: Wasgenring–Morgartenring–Laupenring–Holeestr.: Wird tw. berücksichtigt. Wasgenring, Luzernerring neu Kt. Netz. Anpassung kantonales Netz durch Kannenfeldpark (Wanderweg / städt. Netz.). Parallele Verbindung Richtung Süden vorhanden. - Kant. Netz: Gotthardstrasse, da Verbindung mit Nachbargemeinde Allschwil: Diese Verbindung ist über die Wanderstrasse und Neuweilerstrasse mit dem kantonalen Netz gewährleistet. - Kant. Netz: St. Johans-Ring (Vogesenstr. – Burgfelderplatz): Wird berücksichtigt. Wird ergänzt (Erschliessung Augenklinik). Mülhauserstrasse wird dafür abklassiert. Keine Parallelführungen. - Kant. Netz: Schäferstrasse–Gstaltenrainweg, da quaterverbindend: Nicht berücksichtigt. Nicht von kantonalen Bedeutung.
<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>			
93	Karte	Fusswegnetz - Stadtnetz: Gotenstrasse/Gotenwegli: Verbindung Rauracherstrasse – Rauracherwegli - Stadtnetz: Anbindung Sportplatz Rankhof-Areal ab Hirzbrunnenstrasse u. Rankstrasse - Stadtnetz: Wielandplatz: Verbindung Blauenstrasse – General Guisan-Strasse - Stadtnetz: Im langen Loh, da quartierbezogen - Stadtnetz: Dorenbachstrasse, da quartierbezogen	Stadtnetz: Gotenstrasse/Gotenwegli: Verbindung Rauracherstrasse – Rauracherwegli: Nicht berücksichtigt. Gotenwegli Erschliessung Schule Bäumlihof. Verbindung Bahnhof Niederholz - Schule Bäumlihof. Stadtnetz: Anbindung Sportplatz Rankhof-Areal ab

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme	
			Hirzbrunnenstrasse u. Rankstrasse: Nicht berücksichtigt. Areal ist an städtisches Netz angebunden. Stadtnetz: Wielandplatz: Verbindung Blauenstrasse – General Guisan-Strasse: Hinweis: Ist bereits im Plan. Stadtnetz: Im langen Loh: Nicht berücksichtigt. Quartierverbindend. Anschlüsse Allschwil. Stadtnetz: Dorenbachstrasse: Nicht berücksichtigt. Signalisierte Wanderroute läuft über diese Verbindung und muss kantonales Netz sein.	
		<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>		
94	Karte	Fusswegnetz (kantonal)	In Anlehnung SN Fussverkehr Region Basel: - Kant. Netz: Zu den drei Linden, da Zugang zu weiterführender Schule - Kant. Netz: Hirzbrunnentallee, da Zugang zum St. Clara Spital - Kant. Netz: Eichenstrasse, da Zugang zum Merian Iselin Spital - Kant. Netz: Wasgenring–Morgartenring–Laupenring–Holeestr., da quartierverbindend - Kant. Netz: Gotthardstrasse, da Verbindung mit Nachbargemeinde Allschwil - Kant. Netz: St. Johannis-Ring (Vogesenstr. – Burgfelderplatz), da quartierverbindend - Kant. Netz: Schäferstrasse–Gstaltenrainweg, da quartierverbindend	- Kant. Netz: Zu den drei Linden: Wird berücksichtigt. - Kant. Netz: Hirzbrunnentallee: Wird berücksichtigt. - Kant. Netz: Eichenstrasse, da Zugang zum Merian Iselin Spital : Wird berücksichtigt. - Kant. Netz: Wasgenring–Morgartenring–Laupenring–Holeestr.: Wird tw. berücksichtigt. Wasgenring, Luzernerring neu Kt. Netz. Anpassung kantonales Netz durch Kannenfeldpark (Wanderweg / städt. Netz.). Parallele Verbindung Richtung Süden vorhanden. - Kant. Netz: Gotthardstrasse, da Verbindung mit Nachbargemeinde Allschwil: Diese Verbindung ist über die Wanderstrasse und Neuweilerstrasse mit dem kantonalen Netz gewährleistet. - Kant. Netz: St. Johannis-Ring (Vogesenstr. – Burgfelderplatz): Wird berücksichtigt. Wird ergänzt (Erschliessung Augenklinik). Mülhauserstrasse wird dafür abklassiert. Keine Parallelführungen. - Kant. Netz: Schäferstrasse–Gstaltenrainweg, da quartierverbindend: Nicht berücksichtigt. Nicht von kantonalen Bedeutung.
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>		
95	Karte	Fusswegnetz (städtisch)	Fehlende Verbindung Städtisches Fusswegnetz: Novartis Areal Durch den Wegfall der Huningerstrasse und noch früher der Fabrikstrasse ist ein grosses «Sperrgebiet» entstanden. Durch den Wegfall der Produktion sollte es eigentlich möglich sein ein teil der ehemals öffentlichen Verbindungen wieder herzustellen (Mittelfristig).	Zur Kenntnis genommen. In Abklärung: Gespräche mit Novartis sollen diesbezüglich geführt und mögliche Verbindungen diskutiert werden.
		<i>Eingabe von: St. Johann</i>		
96	Karte	Fusswegnetz (städtisch)	In Anlehnung SN Fussverkehr Region Basel: - Stadtnetz: Gotenstrasse/Gotenwegli: Verbindung Rauracherstrasse – Rauracherwegli - Stadtnetz: Anbindung Sportplatz Rankhof-Areal ab Hirzbrunnenstrasse u. Rankstrasse	Stadtnetz: Gotenstrasse/Gotenwegli: Verbindung Rauracherstrasse – Rauracherwegli: Nicht berücksichtigt. Gotenwegli Erschliessung Schule Bäumlihof. Verbindung Bahnhof

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme	
		<ul style="list-style-type: none"> - Stadtnetz: Wielandplatz: Verbindung Blauenstrasse – General Guisan-Strasse - Stadtnetz: Im langen Loh, da quartierbezogen - Stadtnetz: Dorenbachstrasse, da quartierbezogen 	<p>Niederholz - Schule Bäumlhof. Stadtnetz: Anbindung Sportplatz Rankhof-Areal ab Hirzbrunnenstrasse u. Rankstrasse: Nicht berücksichtigt. Areal ist an städtisches Netz angebunden. Stadtnetz: Wielandplatz: Verbindung Blauenstrasse – General Guisan-Strasse: Hinweis: Ist bereits im Plan. Stadtnetz: Im langen Loh: Nicht berücksichtigt. Quartierverbindend. Anschlüsse Allschwil. Stadtnetz: Dorenbachstrasse: Nicht berücksichtigt. Signalisierte Wanderroute läuft über diese Verbindung und muss kantonales Netz sein.</p>	
		<i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>		
97	Karte	Velorouten- und Fusswegnetz	Sevogelbrücke streichen	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
		<i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i>		
98	Karte	Velorouten- und Fusswegnetz	Sevogelbrücke streichen.	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
		<i>Eingabe von: Stiftung Landschaftsschutz Schweiz</i>		
99	Karte	Velorouten- und Fusswegnetz	Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen) (Buchst. L) [entspricht J) TRP FW]: Die Verbindung begrüssen wir grundsätzlich. Der kleine Abzweiger Richtung Emil Frey-Strasse ist jedoch fast vollständig auf Gebiet BL dargestellt. Wir beantragen , ihn auf Gebiet BS zu verschieben. Eine allfällige Anordnung (ganz oder teilweise) auf Gebiet BL kann dann im Rahmen der konkreten Projektierung geprüft werden.	Aufgrund aktueller Planungen wird die Veloroute in die Frankfurt-Strasse verlegt, der Anschluss wird nur noch im Fusswegnetz dargestellt. Alle Massnahmen sind schematisch dargestellt.
		<i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i>		
100	Karte	Wanderwegnetz	Fehlende Verbindungen kantonales Wanderwegnetz: Novartis Areal E-Mobilität ist eine Gefahr für Fussgänger.	Zur Kenntnis genommen. In Abklärung: Gespräche mit Novartis sollen diesbezüglich geführt und mögliche Verbindungen diskutiert werden.
		<i>Eingabe von: St. Johann</i>		

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege</i>	<i>Stellungnahme</i>
101	Karte	Wanderwegnetz Verbindungen im kantonalen Wanderwegnetz: Nicht beurteilt. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
102	Massnahmen	Beeindruckende Massnahmenliste! <i>Eingabe von: Bundesamt für Strassen ASTRA</i>	Zur Kenntnis genommen.
103	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Fussweg Bachgraben-Parc des Carrieres wird begrüsst und soll in enger Abstimmung mit Allschwil und den anderen Planungspartnern des Parks zeitnah umgesetzt werden. <i>Eingabe von: Allschwil</i>	Zur Kenntnis genommen.
104	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Zu den Massnahmen e (Sevogelbrücke) und f (Zollbrücke) [entspricht E) und F) im TRP FW]: Diese beiden Projekte sind nach dem Nein zur Veloring-Initiative nicht mehr weiterzuverfolgen und folglich zu streichen. Hier gilt es, den Volkswillen zu respektieren. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.
105	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Zur Massnahme j (Dreispitz Süd) [entspricht J) im TRP FW]: Im Rahmen der Projektierung dieser Langsamverkehrsverbindung gilt es nicht nur Naturschutzanliegen, sondern auch die Interessen des örtlichen Gewerbes als Hauptnutzer des Areals zu berücksichtigen. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
106	Massnahmen	Zum Kt. RP BS: h) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen [entspricht J) im TRP Velo bzw. H) im TRP FW] ist zu streichen. Östlich der Allmendstrasse im Bereich der Bahngleise und des	Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>Bäumlihof-Gymnasiums existiert die grösste Population der Geburtshelferkröte im Kanton. Während sie durch Spaziergänger nicht gefährdet wurde, kann die Öffnung für den Veloverkehr zu einer Beeinträchtigung führen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.
107	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: e) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban – Wettstein) [entspricht F] im TRP Velo und E) im TPR FW] Der Bau wäre mit erheblichen Eingriffen in die geschützte Uferböschungen und das Stadtbild verbunden. Es besteht mit der Fähre eine Verbindung, die bei einem Brückenbau wohl obsolet würde. Antrag: Streichen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24 Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.
108	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Die Routenwahl bezüglich f) Fuss- und Velobrücke «Zollbrücke» [entspricht F] im TRP FW und G) im TRP Velo] können wir nicht unterstützen und bitten darum, naturverträgliche Varianten zu evaluieren.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	Die kartographische Darstellung ist schematisch. Die genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen in der Projekterarbeitung zu definieren.
109	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Die Routenwahl bezüglich q) Rheinbrücke Hafen – Hüningen Süd [entspricht Q] im TRP FW und U) im TRP Velo] Unklar bleibt, welchen konkreten Nutzen diese teure Verbindung bringen soll. Antrag: Streichen.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	Nicht berücksichtigt. Massgebende Bedeutung für eine umweltgerechte Mobilität im Dreiland in der Verkehrsstudie nachgewiesen. Kosten-Nutzen-Betrachtung folgt.
110	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Sowohl die «Sevogelbrücke» als auch die «Zollbrücke» (Massnahmen e und f) [entspricht E) und F) im TRP FW] waren Bestandteil der vom Volk mit aller Entschiedenheit abgelehnten Veloring-Initiative. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese beiden Projekte nur versehentlich im KRIP aufgeführt wurden und dieser Fehler – dies ist jedenfalls die Forderung des ACS beider Basel – unter Achtung des gefällten Volksentscheides korrigiert wird.</p>	Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollbrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollbrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme	
<i>Eingabe von: ACS beider Basel</i>				
111	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: M.3.1 Fussverkehr h) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf [im RP d) nicht h)] [entspricht D) im TRP FW bzw. E) im TRP Velo] n) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban - Wettstein) [im RP e) nicht n)] [entspricht E) im TRP FW bzw. F) im TRP Velo] Fuss- und Velopasserelle Wolf - St. Alban [entspricht G) im TRP FW bzw. I) im TRP Velo] Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein - St. Jakob [entrpicht K) im TRP FW bzw. N) im TRP Velo] Stellungnahme: Diese Planungsmassnahmen für den Fussverkehr entsprechen unseren Vorstellungen fürs Quartier. Hinweis: es fehlen in der Aufzählung (siehe Veloverkehr): - Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB (Nauentor).</p> <p><i>Eingabe von: St. Alban-Gellert</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Gleisfeldquerung Ost am Bahnhof Basel SBB ist als städtische Massnahme s) im TRP FW enthalten.</p>	
112	Massnahmen	<p>Zum Kt. RP BS: Örtliche Festlegung: Die Massnahmen «Sevogelbrücke» und «Zollibrücke» sind zu streichen. Diese wurden mit dem Nein zum Veloring vom Volk gebodigt. Volksentscheide haben auch die Verantwortlichen im BVD zu akzeptieren – auch wenn sie ihnen nicht passen.</p> <p><i>Eingabe von: SVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die beiden Brücken waren bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete die Kosten der Zollibrücke, nicht aber der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastrukturen erfüllen sie die Forderungen der Gegner des Velorings für die direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten.</p>	
113	Massnahmen	Fuss- und Wanderwegnetz	<p>Es gelten die zum Teilbericht Velo gemachten Anmerkungen zu den Prioritäten. Anmerkungen zum TRP Velo: Bezüglich Aufnahme in das Basisroutennetz sind nicht alle vorgeschlagenen Erweiterungen mit gleicher Priorität zu verfolgen. Während z.B. zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob tatsächlich Lücken bestehen, zu denen auch keine sinnvolle einigermassen deirekte und sichere Alternative besteht, ist die Zollibrücke in dieser Hinsicht weniger relevant.</p> <p><i>Eingabe von: EVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Die Schliessung der Netzlücken ist mit anderen Planungen abzustimmen (Abhängigkeit zu Dritten ist sehr gross, z.B. Zolli, SBB). Die Zollibrücke ist bezüglich Direktheit (Bachletten - Gundeldingen bzw. Basel West und Bahnhof Basel SBB) und Nutzungspotenzial relevant.</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
114	Massnahmen Fusswegnetz (allgemein)	<p>Gerne weisen wir auf nachstehende Punkte hin, die für das Bürgerspital wichtige Massnahmen sind und daher ausdrücklich begrüsst werden.</p> <p>Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonales Netz: Massnahme O) Fusswegverbindung Milchsuppe (UPK - Burgfelderstrasse) - Stadtnetz: Massnahme e) Arealquerung Milchsuppe (Bungestrasse - Friedrich Miescher-Strasse) <p><i>Eingabe von: Bürgergemeinde Stadt Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
115	Massnahmen Fusswegnetz (allgemein)	<p>Anpassungsvorschläge Fusswegnetz</p> <p>o') •Fussverbindung Dreispitz Mitte (Leimgrubenweg – Dornacherstrasse): soll direkt zur Frankfurtstrasse führen.</p> <p>•Dornacherstrasse: wird gesamthaft als Fusswegroute betrachtet.</p> <p><i>Eingabe von: Christoph Merian Stiftung</i></p>	Wird berücksichtigt.
116	Massnahmen Fusswegnetz (allgemein)	<p>Zum Kt. RP BS: Seite 36, Buchstabe t [entspricht R) im TRP FW]: Aus der gewählten Formulierung schliesse ich, dass seitens des Kantons nurmehr weiterhin beabsichtigt, die südliche Perronunterführung auf die Ostseite der Bahnanlagen zum Quartier Hirzbrunnen hin zu verlängern. Falls ich dies fehlinterpretiere und auch ein (baulich denkbarer) "Durchstich" der Hauptunterführung in Richtung Schorenmatten weiter verfolgt wird, sollte dies wohl hier vermerkt werden.</p> <p><i>Eingabe von: Bundeseisenbahnvermögen</i></p>	Der Hinweis auf die Verlängerung der beiden Unterführungen als Zugänge vom Hirzbrunnenquartier zum Bad Bf ist korrekt. Aktuell sind beide Varianten in Diskussion und von einem Entscheid des BAV zur Finanzierung der Planungsarbeiten abhängig. Eine definitive Zusage ist noch offen. Hinweis: Die Unterführung Richtung Schorenmatten ist ebenfalls im TRP FW enthalten. Diese Unterführung hat nur eine städtische Bedeutung, deshalb ist sie nicht im Kantonalen Richtplan aufgeführt, sondern nur im TRP FW.
117	Massnahmen Fusswegnetz (kantonal)	<p>Zum Kt. RP BS: m) Fussverbindung Bäumlhofstrasse - Rankstrasse [entspricht M) im TRP FW] "Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bäumlhofstrasse und Rankstrasse entlang der Bahngleise zur Lückenschliessung mittels Öffnung des Freizeitgartenareals. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt." Antrag: Wie bereits in der Stellungnahme vom März 2013 ausgeführt, beantragen wir, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Die Stellungnahme zum TRP Velo 2013 wurde insoweit berücksichtigt, dass keine Veloroute mehr vorgesehen ist, sondern nur noch ein Fussweg. Dieser besteht bereits, es geht um die Öffnung des Freizeitgartenareals. Erwähnter Textbeschrieb veraltet.
118	Massnahmen Fusswegnetz (kantonal)	<p>Kantonales Fusswegnetz</p> <p>P) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB «Neue Gleisfeldquerung für den Fussverkehr im westlichen Bereich des Bahnhofs Basel SBB zwischen der Margarethenbrücke und der Passerelle. Verbesserung der Querungssituation der Bahngleise und Erschliessung der Perrons für den Fussverkehr mittels Personenunter-/überführung oder und Ausbau der Margarethenbrücke zu Platz. Die Verbindungen dient dienen auch der besseren Anbindung des Gundeldingerquartiers</p> <p><i>Hinweis! neuer Text: rot gelöschter Text: Blau durchgestrichen</i></p>	Wird tw. berücksichtigt. Entscheid zu Perronerschliessung West liegt noch nicht vor und muss im Rahmen Bahnknoten Basel in Abhängigkeit der Grossprojekte erfolgen. Leichte Anpassung des Beschriebs: Verbesserung der Querungssituation der Bahngleise und Erschliessung der Perrons für den Fussverkehr mittels Personenunter-/überführung und / oder Ausbau der Margarethenbrücke mit Perronzugängen. Die Verbindungen

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>(Meret Oppenheim-Platz) an die Innenstadt (Richtung Heuwaage). Sie ist sind mit den Vorhaben im Bahnknoten zu koordinieren bzw. vom Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB abhängig.»</p> <p>Begründung: Für einen besseren Zugang der Gleisanlagen und eine bessere Anbindung des Gundelingerquartiers an die Innenstadt. Eine Personenunterführung erachteten wir als deutlich weniger attraktiv als eine –überführung.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i></p>	<p>dienen auch der besseren Anbindung des Gundelingerquartiers (Meret Oppenheim-Platz) an die Innenstadt (Richtung Heuwaage). Sie sind mit den Vorhaben im Bahnknoten zu koordinieren bzw. vom Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB abhängig.»</p>
119	Massnahmen Fusswegnetz (kantonal)	<p>Nicht einverstanden mit Kantonalem Fusswegnetz: N) Fussverbindung Bhf. St. Johann - Im Wasenboden (Gleisquerung) O) Fussverbindung Milchsuppe (UPK - Burgfelderstrasse) Q) Rheinbrücke Hafen - Huningue Sud S) Verbesserte Zugänglichkeit Bhf. St. Johann [--> ist bereits schon lange im Bebauungsplan (BP 165) enthalten...]</p> <p>Teilweise Zwängerei. Wenn die Stimmbürger Nein sagen, bitte nicht über Umwege mit einem anderen Namen das Gleiche durchziehen versuchen. Dies führt nur zu Politikverdrossenheit. Neuaufgabe nach 20 Jahren (1 Generation) versuchen, nicht früher. Verdacht ist vorhanden, dass die Freizeitgärten unattraktiv gemacht werden sollen, damit dort gebaut werden kann. Die zuständigen NQV's sind zwingen in die Planung mit einzubeziehen, gegebenenfalls der Stadtvorstand ebenfalls (Quartierübergreifende Projekte)</p> <p><i>Eingabe von: St. Johann</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Begründungen tw. unverständlich. Für die Öffnung der Freizeitgärten gilt als Grundlage das Gesetz über Freizeitgärten. Paragraf 4 sieht eine Aufwertung der Gärten vor. Darauf basiert auch die Strategie der Stadtgärtnerei mit dem Ziel, durch die Freizeitgartenareale öffentliche Wege zu führen und sie mit öffentlichen Spielplätzen und anderen der Erholung dienenden Elementen auszustatten, um zum Aufenthalt einzuladen. Damit ergänzen Freizeitgartenareale das städtische Freiraumangebot und tragen zur städtischen Freiraumversorgung bei. Die Bebaubarkeit von Arealen ist in der Nutzungsplanung festgehalten. Die Öffnung der Freizeitgartenareale (u.a. mit Durchwegungen) war explizit Bestandteil des im Mai 2011 in der Volksabstimmung erfolgreichen Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative.</p>
120	Massnahmen Fusswegnetz (kantonal)	<p>Aus RP BS: 12. Objektblatt M3.1 Fussverkehr Weitere Bemerkungen: B) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld)</p> <p>Die o. g. Bahnunterführung muss dringend koordiniert werden mit der eventuell neuen Unterführung an der neuen S-Bahn Station Zollquartier bzw. Mit der neuen Unterführung / Querungsmöglichkeit im Rahmen der Grünverbindung (Baustein Q des IBA Projekts Am Zoll Lörrach Riehen).</p> <p>Festzuhalten bleibt, dass es an dieser Stelle Querungsbedarf für die Erleichterung der Alltagsmobilität gibt. Der derzeitige Zustand ist suboptimal (vgl. Foto), bspw. ist der Bahnübergang mit angekuppeltem (Kinder-) Fahrrad-anhänger nicht benutzbar.</p> <p><i>Eingabe von: Lörrach</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
121	Massnahmen Fusswegnetz (kantonal)	<p>Kantonales Fusswegnetz P) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Entscheid zu Perronerschliessung West liegt noch nicht vor und muss im Rahmen Bahnknoten Basel in</p>

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>«Neue Gleisfeldquerung für den Fussverkehr im westlichen Bereich des Bahnhofs Basel SBB zwischen der Margarethenbrücke und der Passerelle. Verbesserung der Querungssituation der Bahngleise und Erschliessung der Perrons für den Fussverkehr mittels Personenunter-/überführung oder und Ausbau der Margarethenbrücke zu Platz. Die Verbindungen dient dienen auch der besseren Anbindung des Gundeldingerquartiers (Meret Oppenheim-Platz) an die Innenstadt (Richtung Heuwaage). Sie ist sind mit den Vorhaben im Bahnknoten zu koordinieren bzw. vom Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB abhängig.»</p> <p>Begründung: Für einen besseren Zugang der Gleisanlagen und eine bessere Anbindung des Gundelingerquartiers an die Innenstadt. Eine Personenunterführung erachteten wir als deutlich weniger attraktiv als eine –überführung.</p> <p><i>Eingabe von: umverkehr</i></p>	Abhängigkeit der Grossprojekte erfolgen.
122	Massnahmen Fusswegnetz (städtisch)	<p>Kap. 5.1.2, Erläuterungen zu g) (S. 32): Das Trottoir entlang der St. Jakobs-Strasse bleibt nach unserem Kenntnisstand auch für Fussgänger verfügbar. Wir beantragen, die Formulierung entsprechend anzupassen. Die Zweckmässigkeit der Fussgängerbrücke über die Birs ist unabhängig davon gegeben.</p> <p><i>Eingabe von: Basel-Landschaft</i></p>	Nicht berücksichtigt. Gemäss aktuellem Kenntnisstand soll das Areal Hagnau für Velos aus Basel über ein zum Veloweg umfunktioniertes Trottoir erschlossen werden. Der Fussverkehr wird über den geplanten Fussgängersteg geführt. Das Trottoir ist zu schmal für Mischverkehr und eine Velozulassung - gemäss dem Rechtsgutachten zu Veloverkehr auf dem Trottoir von Zürich - hier nicht zulässig.
123	Massnahmen Fusswegnetz (städtisch)	<p>Die Gemeinde Muttenz begrüsst die Aufnahme der Fussgängerbrücke über die Birs in das städtische Fusswegnetz des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege.</p> <p><i>Eingabe von: Muttenz</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
124	Massnahmen Fusswegnetz (städtisch)	<p>Nicht einverstanden mit städtischem Fusswegnetz: e) Arealquerung Milchsuppe (Bungestrasse - Friedrich Miescher-Strasse) h) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben - Rue de Bâle) i) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse s) Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB</p> <p>Teilweise Zwängerei. Wenn die Stimmbürger Nein sagen, bitte nicht über Umwegen mit einem anderen Namen das gleiche durchziehen versuchen. Dies führt nur zu Politikverdrossenheit. Neuaufgabe nach 20 Jahren (1 Generation) versuchen, nicht früher. Verdacht ist vorhanden, dass die Freizeitgärten unattraktiv gemacht werden sollen, damit dort gebaut werden kann. Die zuständigen NQV's sind zwingen in die Planung mit einzubeziehen, gegebenenfalls der Stadtvorstand ebenfalls (Quartierübergreifende Projekte)</p>	Nicht berücksichtigt. Begründungen tw. unverständlich. Für die Öffnung der Freizeitgärten gilt als Grundlage das Gesetz über Freizeitgärten. Paragraph 4 sieht eine Aufwertung der Gärten vor. Darauf basiert auch die Strategie der Stadtgärtnerei mit dem Ziel, durch die Freizeitgartenareale öffentliche Wege zu führen und sie mit öffentlichen Spielplätzen und anderen der Erholung dienenden Elementen auszustatten, um zum Aufenthalt einzuladen. Damit ergänzen Freizeitgartenareale das städtische Freiraumangebot und tragen zur städtischen Freiraumversorgung bei. Die Bebaubarkeit von Arealen ist in der Nutzungsplanung festgehalten. Die Öffnung der Freizeitgartenareale (u.a. mit Durchwegungen) war explizit Bestandteil des im Mai 2011 in der Volksabstimmung erfolgreichen Gegenvorschlags zur Familiengarteninitiative.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<i>Eingabe von: St. Johann</i>			
125	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Massnahme E) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) streichen, siehe Antw. Nr. 12 zu Objektblatt M 3.1 Zum Kt. RP BS:</p> <p>Die Massnahme e) Fuss- und Velobrücke "Sevogelbrücke" (St. Alban - Wettstein) [entspricht E) TRP FW] ist aus folgenden Gründen zu streichen:</p> <p>Örtliche Festlegung: Die Massnahme e) Fuss und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) ist aus folgenden Gründen zu streichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Brücke ist unnötig. Für die Fussgänger besteht das Angebot der St. Alban-Fähre. Die Fähre dürfte durch die Sevogelbrücke redundant oder gar aufgegeben werden, was einen grossen Verlust für die Stadt bedeutete. Auf der Richtplankarte TRP FW wird am gleichen Ort die Fähre als Teil des Fusswegnetzes gezeigt. Die Begründung, dass eine grossräumige Netzlücke geschlossen werden muss, ist deshalb falsch. • Wegen des Schifffahrtsprofils benötigt die Brücke eine Höhe, welche über derjenigen der beidseitigen Uferstrassen liegt und es wären beidseitig Rampenbauwerke notwendig. • Die Brücke und ihre Rampen würde den Rhein und dessen Ufer, welche in diesem Abschnitt auf beiden Seiten Naturschutzzonen sind und mit geschützten Baumbeständen und ISOS-Inventarobjekten umsäumt werden, erheblich beeinträchtigen. Gemäss Richtplan Objektblatt NL3 Natur- und Landschaftsschutz Planungsgrundsatz Nr. 3 sind zielfremde Bauten und Anlagen und technische Eingriffe in geschützte Biotope und Lebensräume zu vermeiden. Dieser Planungsgrundsatz des kantonalen Richtplans würde verletzt. • Die Verbindung würde den grosszügigen Rheinraum zwischen Schwarzwaldbrücke und Wettsteinbrücke optisch in zwei Teile zerschneiden, verbunden mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Stadtbildes. • Der Eintrag der Verbindung im Richtplan als schiefwinklige Brücke suggeriert, dass die Verbindung zwischen Roche und Kunstmuseum kürzer wäre als via Wettsteinbrücke. Die schiefwinklige Verbindung stünde jedoch im Gegensatz zu den anderen Rheinbrücken, welche alle rechtwinklig über den Rhein führen. Auch bei bestem architektonischem Design würde die Brücke einen unpassenden Fremdkörper bilden. Würde die Verbindung jedoch als rechtwinklige Brücke ausgebildet, würde sie erst recht unnötig, weil der Zeitgewinn gegenüber den Routen über die bestehenden Brücken nur auf ganz wenige Ziel-/Quellverbindungen beschränkt wäre. • Es genügt nicht, Naturschutzanliegen und die Anliegen der Rheinschifffahrt zu berücksichtigen, wie im Massnahmentext erwähnt, sondern es müssen auch die Anliegen des Landschafts-, Stadtbild- und Denkmalschutzes einbezogen werden. Diese Anliegen würden verletzt, denn Landschaftsbild und Stadtbild (ISOS) würden mit der Brücke schwerwiegend beeinträchtigt. <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Die Sevogelbrücke schliesst eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fähre ist nicht 24-Stunden im Betrieb und nicht als Veloverbindung geeignet. Genaue Lage und Ausgestaltung sind offen und im Abgleich mit diversen Schutzansprüchen zu definieren.</p> <p>Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke. Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen.</p>
126	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>1) siehe Anhang: noch Gültigkeit: Schreiben vom 12.6.2014 und 10.06.14 [Inhalt: Unterstützung für neue Fuss- und Veloverbindung in der Nähe der französischen Bahn über dem Zoologischen Garten (Zollibrücke)]</p>	Zur Kenntnis genommen.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Gundeldingen</i>			
127	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Anpassungsvorschläge Velonetz</p> <p>L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen) [entspricht J) TRP FW]: soll in das Innere des Dreispitzes versetzt werden und via Frankfurterstrasse führen. Damit entfällt auch der Durchstich zwischen Wien- und Mailandstrasse.</p> <p>Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord: Der Abschnitt zwischen Dornacher- und Leimgrubenweg soll als Folge von obiger Anpassung via Bordeaux-Strasse zum Leimgrubenweg führen.</p> <p><i>Eingabe von: Christoph Merian Stiftung</i></p>	Wird berücksichtigt. Neuste Abklärungen Seitens CMS haben gezeigt, dass sich der Gleisbogen nicht als Veloweg eignet, sondern nur als Fusswegverbindung. Massnahme wird als reine Fussverbindung dargestellt.
128	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>"Pro Natura Basel befürwortet im Prinzip alle Massnahmen, die den Fuss- und Veloverkehr fördern. Dies darf aber nicht ohne Berücksichtigung der Anliegen des Naturschutzes geschehen."</p> <p>Dies haben wir bereits in unserer Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Teilrichtplan Velo 2013 gefordert, indem wir den Antrag stellten, den Text zu den vorgesehenen Massnahmen wie folgt zu ergänzen:</p> <p><i>"Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt"</i>.</p> <p>Wir stellen nun mit Freude fest, dass diese Formulierung bei der aktuell aufliegenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans konsequent verwendet wurde und danken Ihnen dafür.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.
129	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS:</p> <p>Objektblätter: Beachtung Biotopverbund Konzept Basel-Stadt</p> <p>Viele Massnahmen betreffen ökologische Vernetzungskorridore, z.B. (Aufzählung illustrativ und nicht abschliessend!):</p> <ul style="list-style-type: none"> - M3.1 b Grienbodenweg [entspricht B) im TRP FW] - M3.2 c Grienbodenweg [entspricht C) im TRP Velo] - M3.1 d und g Wolf [entspricht D) und G) TRP FW] - etc. <p>Bei der Realisierung dieser Massnahmen ist es ökologisch sehr wichtig, dass keine neuen Hindernisse in den Vernetzungskorridoren geschaffen werden. Deshalb betonen wir an dieser Stelle besonders den Einbezug des Biotopverbundkonzepts Kanton Basel-Stadt.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf die Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes ist enthalten und erfolgt im Rahmen der Projekterarbeitung. Dies umfasst auch die Berücksichtigung des Biotopverbundkonzepts.
130	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS:</p> <p>e/f) Fuss- und Velobrücke «Sevogelbrücke» (St. Alban - Wettstein) [entspricht E) im TRP FW bzw. F) im TRP Velo]</p> <p><i>"Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen dem St. Alban-Quartier und dem Wettsteinquartier über den Rhein zur Schliessung einer grossräumigen Netzlücke. Naturschutzanliegen und die Anliegen</i></p>	Nicht berücksichtigt. Diese Brücke war bereits vor der Veloring-Initiative im TRP Velo 2013 enthalten. Im Rahmen der Abstimmung zum Veloring wurde dessen Finanzierung als Ganzes abgelehnt. Die Finanzierung beinhaltete nicht die Kosten der Sevogelbrücke.

Thema	Unterthema	Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege	Stellungnahme
		<p>der Rheinschifffahrt sind zu berücksichtigen." Antrag: Wir beantragen, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren. In der Volksabstimmung zum Veloring wurde diese Brücke abgelehnt. Zudem würde ihr Bau in Naturschonzonen des Rheins zu liegen kommen.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	<p>Als Einzelinfrastruktur erfüllt sie die Forderung der Gegner des Velorings für direkte, sichere und die Hauptverkehrsstrassen nicht beeinflussenden Verbindungen. Die Sevogelbrücke ist insbesondere bezüglich Direktheit (St. Alban - Wettstein) relevant und es ist ebenfalls ein grosses Nutzungspotenzial zu erwarten. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt.</p>
131	Massnahmen Velorouten- und Fusswegnetz	<p>Zum Kt. RP BS: h/j) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof - Grenzach-Wyhlen [entspricht H) im TRP FW bzw. J) im TPR Velo] „Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Bad. Bahnhof und Grenzach-Wyhlen im Korridor der sich zurzeit ausser Betrieb befindlichen Gütergleise zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bad. Bahnhofs und diverser Sportplätze. Die langfristige Option ist mit den Anliegen bzw. den Interessen der Bahnentwicklung abzustimmen. Naturschutzanliegen werden im Rahmen der Projektierung angemessen berücksichtigt." Antrag: Wie bereits in der Stellungnahme vom März 2013 ausgeführt, beantragen wir, diese Verbindung aus dem Richtplan zu streichen und nicht zu realisieren.</p> <p><i>Eingabe von: Pro Natura Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt. Der aktuelle Stand ohne genaue Linienführung erlaubt noch keine abschliessende Abschätzung der Auswirkungen auf die Natur. Die Verbindung würde einen wesentlichen Beitrag leisten den motorisierten Pendlerverkehr von Deutschland her zu reduzieren.</p>
132	Massnahmen Wanderwegnetz	<p>Örtliche Festlegungen Wanderwegnetz: Nicht beurteilt</p> <p><i>Eingabe von: VCS beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
133	Erläuterungsbericht	<p>Auf den Einbezug der Rheinfähren im Fusswegnetz und die Konsequenzen daraus wird im Bericht nicht eingegangen. Der Bericht ist mit Ausführungen zum Thema Reinfähren zu ergänzen.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt.</p>
134	Erläuterungsbericht	<p>Ebenfalls muss der Bericht mit Ausführungen zum Thema fahrzeugähnliche Geräte, insbesondere e-Scooter und ähnliche motorisierte Fortbewegungsmittel ergänzt werden.</p> <p><i>Eingabe von: Verein Rheinpromenade Kleinbasel (VRK)</i></p>	<p>Wird tw. berücksichtigt. Ergänzung der rechtlichen Grundlage im Strategie- und Massnahmenbericht.</p>
135	Erläuterungsbericht	<p>Erläuterungsbericht: Auf Seite 8 bitte korrigieren: b. Schweizer Wanderwege (SWW) (nicht „SAW“).</p> <p><i>Eingabe von: Schweizer Wanderwege</i></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
136	Erläuterungsbericht	<p>Die verschiedenen Nutzer müssen klarer aufeinander abgestimmt werden und gegebenenfalls</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

<i>Thema</i>	<i>Unterthema</i>	<i>Anregung, Bemerkung, Antrag zum TRP Fuss- und Wanderwege</i>	<i>Stellungnahme</i>
		angepasst werdn -> Anspruchsvoll => Einbezug der NQV's <i>Eingabe von: St. Johann</i>	
137	Erläuterungsbericht	Erläuterungsbericht: Nicht behördenverbindlich. <i>Eingabe von: VCS beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. Ist korrekt.
138	Weitere Bemerkungen	Hinweis S. 3 (Bedeutung des Fussverkehrs): Der Anteil des Fussverkehrs an der Gesamtheit der Wege der Basler Bevölkerung betrug 2015 nur noch 33 und nicht 37% und liegt somit etwa auf gleichem Niveau wie in den verglichenen Schweizer Städten. <i>Eingabe von: Grüne Basel-Stadt</i>	Wird berücksichtigt.
139	Weitere Bemerkungen	Den Gesamtzusammenhang im Auge behalten, es soll und muss allen dienen. Q Grössen definieren, Folgekosten aufzeigen => Gesamtheitlich denken, da komplex <i>Eingabe von: St. Johann</i>	Zur Kenntnis genommen.
140	Weitere Bemerkungen	Hinweis S. 3 (Bedeutung des Fussverkehrs): Der Anteil des Fussverkehrs an der Gesamtheit der Wege der Basler Bevölkerung betrug 2015 nur noch 33 und nicht 37% und liegt somit etwa auf gleichem Niveau wie in den verglichenen Schweizer Städten. <i>Eingabe von: umverkehrR</i>	Wird berücksichtigt.
141	Verordnung	Die lokale Fachorganisation «Fussverkehr Region Basel» (FVRB) begrüsst, dass die kant. Fachstelle für Fuss- und Wanderwege zur Planung, Erstellung und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen geeignete Fachorganisationen wie FVRB beiziehen und ihnen mittels Leistungsvereinbarungen konkrete Aufgaben übertragen kann. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.