



Basel, 30. April 2019

Erläuterungsbericht zu

**- Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt
(TRP FW 2018)**

und

- kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV)

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
1.1	Anlass.....	3
1.2	Zweck und Inhalt des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege.....	3
1.3	Verfahren.....	4
2.	Erläuterungen zur Verordnung	5
2.1	Allgemeine Bestimmungen	5
2.2	Kantonaler Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW).....	5
2.3	Kantonale Fachstelle für Fuss- und Wanderwege.....	6
2.4	Anforderungen an das kantonale Fuss- und Wanderwegnetz.....	6
2.5	Beizug privater Fachorganisationen.....	7
2.6	Zuständigkeit und Finanzierung	8
2.7	Verfahren.....	10
2.8	Schlussbestimmungen.....	11
3.	Erläuterungen zur Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes	12
3.1	Zweck der Karte.....	12
3.2	Inhalt.....	12
4.	Erläuterungen zum Strategie- und Massnahmenbericht	15
4.1	Zweck des Berichts.....	15
4.2	Inhalt.....	15
5.	Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung und Mitwirkung	19
5.1	Überblick über die Rückmeldungen	19
5.2	Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung	19
5.3	Wesentliche Änderungen.....	22

1. Ausgangslage

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) verpflichtet die Kantone zur Erstellung eines Plans zum Fuss- und Wanderwegnetz (Art. 4 FWG). Die Kantone müssen dabei die Rechtswirkungen der Pläne festlegen und Verfahren für deren Erlass und Änderung regeln.

Der Kanton Basel-Stadt legt das Fuss- und Wanderwegnetz in einem Teilrichtplan fest (analog dem Veloroutennetz im Teilrichtplan Velo). Die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV) regelt das entsprechende Verfahren. Vorliegender Erläuterungsbericht informiert über die gleichzeitig laufenden und zusammenhängenden Verfahren zum kantonalen Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege, dessen wesentlichen Inhalte und Verbindlichkeit sowie zur Kantonalen Verordnung über Fuss- und Wanderwege.

1.1 Anlass

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) wurde 2004/2005 erarbeitet und in ein Mitwirkungsverfahren gegeben. Der angepasste Inhalt des TRP FW floss mit Stand von 2007 in den dann zumal in Erarbeitung befindlichen kantonalen Richtplan Basel-Stadt 2009 (RP BS) ein. Der Regierungsrat (RR) hat die örtlichen Festlegungen aus dem TRP FW mit dem RP BS am 20. Januar 2009 erlassen. Die Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes war Bestandteil des Anhangs im RP BS. Mit der „Anpassung 2012“ des RP BS, die der RR am 10. Juni 2014 erlassen und der Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt hat, werden die Teilrichtplankarten nicht mehr im Anhang geführt. Dem Regierungsrat ist am 28. Oktober 2014 deshalb bereits ein eigener Teilrichtplan Velo (TRP Velo 2013) zur Genehmigung vorgelegt worden, nun folgt der TRP FW in aktualisierter Form.

Die Erarbeitung 2018 und Aktualisierung der Inhalte des TRP FW erfolgte in enger Abstimmung mit übergeordneten Planungen wie der parallel laufenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans und dem Agglomerationsprogramm Basel (1.–3. Generation). Des Weiteren sind die aktuellen Planungen zu Arealentwicklungen eingeflossen.

1.2 Zweck und Inhalt des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege ist ein behördenverbindliches Instrument, um das Fuss- und Wanderwegnetz festzuhalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Fussverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sicherzustellen. Er dient der Erfüllung der Vorgaben aus dem FWG.

Der TRP FW besteht aus zwei Teilen mit folgenden behördenverbindlichen Inhalten:

- **Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes:** kantonales und städtisches Fuss- und Wanderwegnetz.
- **Strategie- und Massnahmenbericht:** Planungsgrundsätze in Form von Leitsätzen, Teilstrategien und Grundsätzen sowie qualitative Anforderungen und örtliche Festlegungen für das Fuss- und Wanderwegnetz

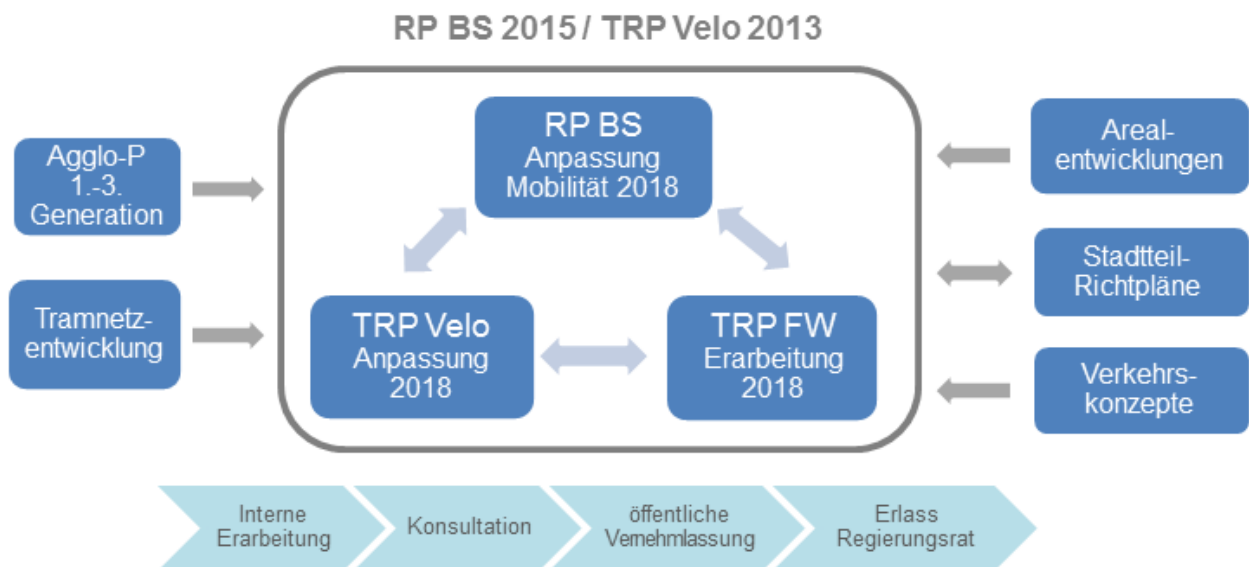
Die Struktur des TRP FW lehnt sich an den TRP Velo 2013 an und berücksichtigt dessen örtliche Festlegungen mit Bezug zum Fussverkehr, soweit sie noch aktuell sind. Nicht mehr auf aktuellem Stand befindliche bzw. ungültige Einträge werden entsprechend angepasst bzw. nicht übernommen. Damit auch der TRP Velo auf dem gleichen Stand ist wie der TRP FW und der RP BS, erfährt er aufgrund der genannten übergeordneten Planungen und der aktuellen örtlichen Festlegungen des TRP FW ebenfalls eine Anpassung, die in einem separaten Erläuterungsbericht beschrieben wird.

Eine **Verordnung** regelt die Umsetzung des FWG im Kanton Basel-Stadt. Sie beinhaltet Aussagen zu Zuständigkeiten und Verfahren.

1.3 Verfahren

Die interne Erarbeitungsphase des TRP FW ist von einer Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus verschiedenen kantonalen Dienststellen begleitet worden. Sie wurde gleichzeitig mit der Anpassung Mobilität des RP BS sowie der Anpassung des TRP Velo in die Konsultation bei allen Departementen des Kantons sowie bei den Behörden der Gemeinden Riehen und Bettingen gegeben. Nach der Überarbeitung beantragte das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) dem Regierungsrat die Freigabe zur öffentlichen Vernehmlassung (Planauflage- und Mitwirkungsverfahren) zusammen mit dem TRP Velo und RP BS. Die öffentliche Vernehmlassung fand vom 25. September bis 30. November 2018 statt. Der aufgrund der Vernehmlassung überarbeitete TRP FW wird zusammen mit diesem Erläuterungsbericht und einem Vernehmlassungsbericht (siehe Kap. 5) dem Regierungsrat zum Erlass vorgelegt.

Schema des Verfahrens



2. Erläuterungen zur Verordnung

Die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV) wird vom Regierungsrat erlassen.

Der vorliegende Bericht vermittelt zusätzliche Informationen und Anmerkungen zum besseren Verständnis und Einordnung des Verordnungstextes.

2.1 Allgemeine Bestimmungen

2.1.1 § 1 Zweck

Die Verordnung zeigt auf, wie die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704) und der entsprechenden Verordnung im Kanton Basel-Stadt umgesetzt werden und wie der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt hierzu beiträgt.

2.2 Kantonaler Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW)

2.2.1 § 2 Bestandteile

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (TRP FW) besteht aus einer Karte, die das Fuss- und Wanderwegnetz abbildet sowie aus einem Strategie- und Massnahmenbericht, der u.a. Strategien und Grundsätze sowie Qualitätsanforderungen und örtliche Festlegungen für das Fuss- und Wanderwegnetz beinhaltet. Die Bestandteile umfassen alle gemäss FWG abzudeckenden kantonalen Pflichten und Vorgaben.

2.2.2 § 3 Verbindlichkeit der kantonalen und kommunalen Planung

Nachfolgende Absätze regeln gemäss Abs. 2, Art. 4 FWG die Rechtswirkung des TRP FW.

Absatz 1 legt die Behördenverbindlichkeit des TRP FW fest. Dieser wird vom Regierungsrat Basel-Stadt erlassen.

Die behördenverbindlichen Inhalte auf kantonaler Ebene (kantonales Fuss- und Wanderwegnetz, Planungsgrundsätze und Qualitätsanforderungen) gelten für alle Behörden im Kanton Basel-Stadt (Kanton und Gemeinden) sowie beim Bund. Die örtlichen Festlegungen des kantonalen Fuss- und Wanderwegnetzes sowie die Planungsgrundsätze fliessen zudem in den Richtplan BS ein und werden gemäss Art. 11, Abs. 2 RPG mit dessen Genehmigung durch den Bundesrat auch für die Nachbarkantone behördenverbindlich. Zudem haben Kantone generell die Pflicht, mit dem Bund, den Nachbarkantonen und den regionalen Behörden des benachbarten Auslandes zusammenzuarbeiten (Art. 7 RPG). Weiter haben die Kantone gemäss Art. 5 FWG die Pflicht, ihre Fuss- und Wanderwegnetze zu koordinieren (siehe § 5 Aufgaben). Insofern müssen sie diejenigen der Nachbarkantone auch berücksichtigen.

Absatz 2 geht auf die Ergänzung des kantonalen Fusswegnetzes mit einem städtischen Netz für Basel ein. Dieses ist für die kantonalen Behörden Basel-Stadt verbindlich.

In **Absatz 3** ist festgehalten, dass die Gemeinden dafür zuständig sind, ergänzende kommunale Fusswege innerhalb einer Frist von fünf Jahren ab Erlass des TRP FW behördenverbindlich festzulegen. Ihre kommunalen Fusswege werden als informativer Inhalt in der Karte des TRP FW dargestellt.

In **Absatz 4** ist festgehalten, dass die kantonalen und kommunalen Fusswegnetze in den Anschlussbereichen aufeinander abgestimmt sind.

Absatz 5 regelt die Übernahme des behördenverbindlichen kantonalen Netzes des TRP in die Nutzungsplanung bzw. die Sicherung mit entsprechenden Interessenslinien. Damit werden sie grundeigentümergebunden.

2.3 Kantonale Fachstelle für Fuss- und Wanderwege

2.3.1 § 4 Bezeichnung

Absatz 1 hält fest, dass das Amt für Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt die Funktion als kantonale Fachstelle für Fuss- und Wanderwege gemäss Art. 13 FWG innehat. Diese muss gegenüber dem Bund gemäss Art. 11 FWV (Verordnung über Fuss- und Wanderwege, SR 704.1) benannt werden.

2.3.2 § 5 Aufgaben

§ 5 listet und beschreibt die hauptsächlichen Aufgaben der genannten Fachstelle. Sie ist insbesondere für die Sicherstellung der Einhaltung des FWG zuständig. Die Aufzählung ist nicht abschliessend.

Lit. a–c: Der Fachstelle obliegt die Planung, Überprüfung und Aktualisierung des Netzes. Dies erfolgt gemäss Art. 1 FWV in der Regel alle zehn Jahre. Sie stellt zudem die nötige Koordination mit den benachbarten Gebietskörperschaften und dem Bund sicher (siehe auch § 3 Verbindlichkeit).

Lit. d–f: Über die weiteren Arbeiten gemäss Art. 6 FWG hat die Fachstelle die Aufsichtspflicht. Sie sorgt damit für ein frei begehbares, signalisiertes, gut unterhaltenes sowie dokumentiertes Fuss- und Wanderwegnetz. Dieses ist als Karte auch für die Öffentlichkeit einsehbar auf der Webseite des Amtes für Mobilität unter www.mobilitaet.bs.ch > Fussgänger > Fuss- und Wanderwege > Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege.

Aufträge an Fachorganisationen gemäss Art. 8, Abs. 2 FWG werden gemäss kantonalem Staatsbeitragsgesetz geregelt (vgl. auch § 9 Fachorganisationen). Die Fachstelle stellt ebenfalls die Koordination mit Fachdienststellen innerhalb des Kantons sicher.

Lit. g–h) halten die Unterstützungs- und Beratungstätigkeit der Fachstelle fest. Diese umfasst die kommunale Fusswegplanung sowie den Umgang mit temporären (z.B. baustellenbedingten) Unterbrüchen und ersatzpflichtigen Eingriffen auf dem Fuss- und Wanderwegnetz.

2.4 Anforderungen an das kantonale Fuss- und Wanderwegnetz

2.4.1 § 6 Anforderungen

Absatz 1 nimmt Art. 2 FWG auf. Dessen Auslegung berücksichtigt die städtischen Verhältnisse. Grundsätzlich liegt das Fusswegnetz innerhalb des bebauten Gebiets (angrenzend an Bauzonen) und hat damit eine Erschliessungsfunktion im Alltagsverkehr.

Absatz 2 nimmt Art. 3 FWG auf. Dessen Auslegung berücksichtigt die Verhältnisse eines Stadtkantons mit wenig Landschaftsraum. Grundsätzlich liegt das Wanderwegnetz ausserhalb des bebauten Gebiets, v.a. in Grünzonen, Landwirtschaftszonen sowie im Wald. Es kann aber auch innerorts in Grünanlagen und entlang von Gewässern verlaufen. Die beiden Netze können sich im Ausnahmefall auch überlagern (funktionsbedingt).

Absatz 3 hält fest, dass strategische Vorgaben für die Fuss- und Wanderwegnetze betreffend Planung, Umsetzung, Betrieb und Unterhalt im Strategie- und Massnahmenbericht zum TRP FW

(konkret in Kap. 3) enthalten sind. Darin sind auch qualitative Anforderungen an die Fuss- und Wanderwege sowie die relevanten Attraktoren für die Netzplanung aufgeführt (in Kap. 4).

2.4.2 § 7 Erhebliche Eingriffe und Ersatzpflicht

§ 7 regelt das Vorgehen bei Eingriffen, die der Ersatzpflicht gemäss Art. 7 FWG unterliegen.

Weitergehende Erläuterungen finden sich auch in der Vollzugshilfe des Bundesamts für Strassen („Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege FWG“).

Absatz 1 beinhaltet die frühzeitige Konsultation der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege im Sinne einer Voranfrage, wenn es um Eingriffe (Nutzungsänderungen, betriebliche oder bauliche Änderungen) in das Fuss- und Wanderwegnetz geht. Die Fachstelle beurteilt, ob die Eingriffe eine Ersatzpflicht auslösen.

Die Ersatzpflicht ist auch auf Vorhaben anwendbar, die nicht bewilligungspflichtig sind, wenn diese zur Beeinträchtigung eines Wanderwegs im Sinne von Art. 7 Abs. 2 FWG führen.

Absatz 2 sieht vor, dass im Falle einer Ersatzpflicht in Absprache mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege vorzugehen ist. Es gelten dabei die Anforderungen gemäss § 6 dieser Verordnung. Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Vorhabens, die den Eingriff verursacht, verpflichtet, für den Ersatz des betroffenen Wegs zu sorgen.

Absatz 3 stellt klar, dass Eingriffe eine Interessenabwägung bedingen und sachlich gerechtfertigt sein müssen.

2.4.3 § 8 Berücksichtigung historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Absatz 1 thematisiert die Berücksichtigung der historischen Wegstrecken gemäss Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Diese werden aufgrund Art. 9 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS, SR 451.13) im Wanderwegnetz soweit möglich berücksichtigt, wenn sie als Objekte der Klassierung „historischer Verlauf mit viel Substanz“ oder „historischer Verlauf mit Substanz“ im Inventar enthalten sind. Liegen sie im Siedlungsgebiet, werden sie in das Fusswegnetz, andernfalls im Einklang mit Art. 3 FWG in das Wanderwegnetz integriert.

Absätze 2 und 3 enthalten den Schutz der IVS-Wege abhängig von ihrer Schutzkategorie. Art. 6 VIVS legt die entsprechenden Schutzziele fest. Entsprechend dürfen Abschnitte des Fuss- und Wanderwegnetzes, welche IVS-Wege abdecken, nicht einfach aufgehoben bzw. verlegt werden.

2.5 Beizug privater Fachorganisationen

2.5.1 § 9 Fachorganisationen

Die nachstehenden Ausführungen basieren auf Art. 8 FWG und Art. 1 der Verordnung des Bundes über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege.

Absatz 1 und 2 legen fest, dass die kantonale Fachstelle für Fuss- und Wanderwege und die Gemeinden vom Bundesrat als beschwerdeberechtigt bezeichnete Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung und/oder lokale Fachorganisationen, die Fuss- und Wanderwegnetze fördern, je nach Fragestellung beiziehen.

Gemäss Abs. 1 in Art. 1 der oben genannten Verordnung sind folgende Fachorganisationen beschwerdeberechtigt:

- a. Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF) [HINWEIS: neu Fussverkehr Schweiz];
- b. Schweizer Wanderwege (SWW);
- c. Naturfreunde Schweiz (NFS);
- d. Schweizer Alpen-Club (SAC);
- e. Schweizer Heimatschutz (SHS);
- f. Verkehrs-Club der Schweiz (VCS).

Als lokale Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege gelten insbesondere:

- Fussverkehr Region Basel
- Verkehrsclub, Sektion beider Basel (VCS BLBS)
- Wanderwege beider Basel (WbB)

Fallweise können auch andere Organisationen beigezogen werden, welche sich der Fussverkehrsförderung in Teilbelangen widmen.

Absatz 3 sagt aus, dass Kanton und Gemeinden den in Abs. 1 genannten Vereinen und Organisationen konkrete Dienstleistungen im Bereich der Fuss- und Wanderwege mit deren Zustimmung und gegen angemessene Entschädigung, geregelt in einer Leistungsvereinbarung, übertragen können.

Der Kanton hat dementsprechend den Unterhalt der Signalisation und Markierung der Wanderwegen in Basel-Stadt dem Verein Wanderwege beider Basel übertragen (Vertrag bis 2022 auf Basis des kantonalen Staatsbeitragsgesetzes).

2.6 Zuständigkeit und Finanzierung

2.6.1 § 10 Kantonales Fuss- und Wanderwegnetz

Absatz 1 regelt die Zuständigkeit für Erstellung, Betrieb und Unterhalt des befestigten Fuss- und Wanderwegnetzes auf öffentlichem Grund im Stadtgebiet und entlang der Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen. Analog der geltenden Regelung für die Fahrbahnen auf öffentlichen Strassen liegt die Zuständigkeit beim kantonalen Tiefbauamt. Analog liegt beim unbefestigten Fuss- und Wanderwegnetz die Zuständigkeit bei der Stadtgärtnerei des Kantons Basel-Stadt.

Eine Ausnahme zur Unterhaltungspflicht des Kantons ist in § 161, BPG und § 103, BPV (Regelung der Schneeräumung von Trottoirs und Fussverkehrsflächen) geregelt.

Die Budgetierung und die Kosten für den Betrieb und Unterhalt gehören zu den Aufgaben der jeweiligen Dienststelle. Werden neue Wege erstellt, so gelten die üblichen Finanzprozesse gemäss Finanzhaushaltsgesetz des Kantons (FHG). Neue Massnahmen mit Kosten über 300'000 Franken werden dem Grossen Rat zum Entscheid vorgelegt.

Eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wird angestrebt.

Absatz 2 sagt aus, dass die Zuständigkeit für Erstellung, Betrieb und Unterhalt der nicht Absatz 1 unterstellten kantonalen Fuss- und Wanderwege auf öffentlichem Grund in den Gemeinden Riehen und Bettingen der jeweiligen Gemeinde obliegt. Wenn bei der Umsetzung des kantonalen Netzes (örtliche Festlegungen des TRP FW) oder der qualitativen Anforderungen gemäss Strategie- und Massnahmenbericht des TRP FW zusätzliche Kosten gegenüber den für eine kommunale Infrastruktur benötigten Mitteln entstehen, können die Gemeinden auf Basis einer Nutzen-schätzung mit dem Kanton einen Kostenteiler aushandeln; der Kanton beteiligt sich mit einem maximalen Beitrag von 50% an den zusätzlichen Kosten.

Gemäss **Absatz 3** wird der öffentliche Zugang zu kantonalen Fuss- und Wanderwegverbindungen, die über privates Grundeigentum verlaufen, mittels Dienstbarkeiten im Grundbuch gesichert. § 9 der kantonalen Verordnung über den Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (KÖREBKV, in Kraft seit 1. Januar 2019) regelt das Verhältnis zum Grundbuch. Hier wird festgehalten, dass öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen grundsätzlich im ÖREB-Kataster geführt werden und im Katasterauszug auf das Grundbuch hinweisen.

Die Reinigung und der Unterhalt (Gebrauchstauglichkeit) werden vom Kanton übernommen, sofern keine speziellen Regelungen, z.B. in Vereinbarungen oder in grundeigentümergebundenen Planungsinstrumenten (z.B. Bebauungsplan), bestehen. Da die Erstellung der Wege sehr von den jeweiligen Umständen abhängt – z.B., ob ein Areal noch überbaut wird und der Weg neu erstellt werden muss oder ob er bereits besteht, aber zu verbreitern ist – ist die Finanzierung im Einzelfall zu klären und in Vereinbarungen oder geeigneten Planungsinstrumenten (z.B. Bebauungsplan) festzuhalten.

Absatz 4 regelt den Einbezug der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege bei wesentlichen Änderungen oder der Erstellung neuer Anlagen auf dem kantonalen Fuss- und Wanderwegnetz in den Gemeinden Riehen und Bettingen und auf privatem Grund. Dadurch kann die Berücksichtigung der Anforderungen gemäss TRP FW sichergestellt und Fragen zur Finanzierung (z.B. Eingabe im Agglomerationsprogramm oder Vereinbarung zu Kostenteiler) können frühzeitig geklärt werden.

2.6.2 § 11 Kommunale Fusswege

Absatz 1 weist darauf hin, dass die Gemeindestrassen und -wege in Riehen und Bettingen nicht in die Zuständigkeit des Kantons fallen. Erstellung, Betrieb und Unterhalt des ergänzenden kommunalen Fusswegnetzes obliegt deshalb den Gemeindebehörden. Für die Kosten kommen die Gemeinden auf.

Absatz 2 erinnert daran, dass das Stadtnetz Basels wie die restliche städtische Verkehrsinfrastruktur vom Kanton erstellt, betrieben, unterhalten und finanziert wird. Die entsprechenden Prozesse basieren auf dem Finanzhaushaltgesetz und dem Geschäftsmodell Infrastruktur des Kantons. Die Zuständigkeiten sind gleich wie in § 10 für kantonale Wege geregelt.

2.6.3 § 12 Kennzeichnung der Fuss- und Wanderwege

§ 12 regelt die Kennzeichnung der Fuss- und Wanderwege gemäss Art. 6 FWG und Art. 4 FWV. Darunter werden die Wegweisung mit Signalisation und Markierung, aber auch Informations- und Orientierungssysteme verstanden.

In **Absatz 1** ist festgehalten, dass Erstellung, Kontrolle und Unterhalt der Signalisation und Markierung von Wanderrouten und wandernahen Angeboten (Spazierwege, Rollstuhlwanderwege, Laufwege) gemäss Handbuch Schweizer Wanderwege (2008) der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege obliegt. Sie stellt die Einhaltung der Vorgaben des FWG sowie der verbindlichen Norm zur Signalisation Langsamverkehr sicher. Sie ist zudem für die Sicherung der Finanzierung zuständig.

Absatz 2 weist aus, dass die gemäss Absatz 1 signalisierten Wanderrouten hauptsächlich auf dem Wanderwegnetz verlaufen. Im Siedlungsgebiet, zur Anbindung an ÖV-Haltestellen oder Erreichung kultureller Sehenswürdigkeiten, können sie auch auf Fusswegen liegen.

In **Absatz 3** wird darauf hingewiesen, dass gemäss Art. 4 FWV Fussgängerverbindungen in Städten und grösseren Ortschaften einheitlich zu signalisieren sind. Dies betrifft die Stadt Basel, nicht aber die Gemeinden Riehen und Bettingen. Aufgrund der Gefahr einer nutzerunfreundlichen und stadtbild-störenden Übersignalisation (sog. „Schilderwald“) wird auf eine durchgehende Signalisation von Fussgängerverbindungen bewusst verzichtet. Stattdessen ist ein einheitliches Informa-

tions- und Orientierungssystem entwickelt und im 2016/2017 umgesetzt worden. Dieses umfasst einerseits an jeder ÖV-Haltestelle Planausschnitte mit dem Umfeld in Fussdistanz, und andererseits ein sog. Fussgängerorientierungssystem (FOS). An den grossen Ankunftsorten (Bahnhöfe, Flughafen, Anlegestelle der Kabinenschiffahrt) finden sich grosse Übersichtspläne über das ganze Kantonsgebiet, die eine weiträumige Orientierung ermöglichen. An den zentralen städtischen Orten sowie in den kleineren Ankunftsorten (Parkhäuser) ermöglichen Stadtpläne das kleinräumige Zurechtfinden innerhalb der Stadt. So besteht nun ein kantonsweit flächendeckendes Netz an Orientierungsplänen an mehreren hundert Standorten. Zusätzlich unterstützt, eine reduzierte Zahl an einfachen Richtungswegweisern an ausgewählten Orten die Orientierung hin zu touristisch relevanten Zielen.

Die Signalisation von Fusswegen ausserhalb der Stadt Basel unterliegt der Zuständigkeit der Gemeinden Riehen und Bettingen.

2.7 Verfahren

2.7.1 § 13 Bau- und Planungsvorschriften

Absatz 1 hält fest, dass die kantonalen Bau- und Planungsvorschriften gelten. Dazu zählen insbesondere das Bau- und Planungsgesetz (BPG) sowie die Bau- und Planungsverordnung (BPV) in Bezug auf Verfahren in der Richtplanung.

2.7.2 § 14 Öffentliche Planauflage

Absatz 1 hält fest, dass der Entwurf des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege während mindestens 60 Tagen öffentlich aufgelegt wird und eingesehen werden kann. Dieses Mitwirkungsverfahren ist angelehnt an § 74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV).

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege lag vom 25. September bis 30. November 2018 beim Bau- und Verkehrsdepartement an der Dufourstrasse 40/50 auf.

Absatz 2 garantiert, dass die gemäss Art. 14 FWG beschwerdeberechtigten Gemeinden und Organisationen (gemäss Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege) über das Verfahren informiert werden. Mit der Anzeige im Kantonsblatt werden weitere Kreise über die Planauflage informiert.

Zudem wird der Erlass des TRP FW sowie der Verordnung durch den Regierungsrat nach dessen Beschluss kommuniziert.

2.7.3 § 15 Mitwirkung

Absatz 1 weist darauf hin, dass jedermann im Rahmen der öffentlichen Planauflage berechtigt ist, schriftliche Anregungen zum TRP FW einzureichen. Diese haben nicht den Charakter von Einsprachen (siehe § 16).

Absatz 2 sagt aus, dass der TRP FW dem Bund gemäss Art. 2 FWV vor dem erstmaligen Erlass bzw. vor der Genehmigung erheblicher Anpassungen durch den Regierungsrat zur Mitwirkung unterbreitet wird. Eine Genehmigung durch den Bundesrat ist nicht verlangt.

Absatz 3 Die eingereichten Anregungen sowie die Stellungnahme des Bundes werden in einem Vernehmlassungsbericht gemäss § 74 Abs. 2 BPV zusammengestellt und deren (Nicht-)Berücksichtigung darin begründet. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird den Vernehmlassungsbericht dem Antrag zum Erlass des TRP FW zuhanden des Regierungsrates beilegen.

2.7.4 § 16 Einsprache

Gemäss Art. 14, Abs. 1 FWG können Gemeinden, deren Gebiet betroffen ist, sowie beschwerdeberechtigte Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung (gemäss Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege) begründete Einsprachen einreichen.

2.8 Schlussbestimmungen

2.8.1 § 17 Änderung und Aufhebung anderer Erlasse

Es werden keine anderen Erlasse geändert oder aufgehoben.

2.8.2 Inkrafttreten

Die Verordnung tritt gemäss § 30e ff. Gesetz über die Verfassungs- und Verwaltungsrechtspflege mit der Publikation im Kantonsblatt in Kraft.

3. Erläuterungen zur Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes

3.1 Zweck der Karte

Die Teilrichtplankarte wird als Bestandteil des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege vom Regierungsrat erlassen. Sie hält das kantonale Wanderwegnetz sowie das kantonale und städtische Fusswegnetz verbindlich fest und stellt die verbindlichen Aussagen in ihrem räumlichen Zusammenhang dar. Weitere Ausführungen zur Verbindlichkeit finden sich in § 3 der Verordnung betreffend Umsetzung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege.

3.2 Inhalt

Die Karte beinhaltet sowohl verbindliche wie informative Inhalte. Die verbindlichen Inhalte bilden das Fuss- und Wanderwegnetz, unterschieden in kantonale und städtische sowie die zugehörigen örtlichen Festlegungen gemäss Kap. 5 des Strategie- und Massnahmenberichts (Netzlücken) mit ihrem Koordinationsstand. Die informativen Inhalte weisen eine Relevanz für das Netz auf. Diese umfassen wichtigste Attraktoren sowie das kommunale Fusswegnetz der Gemeinden Riehen und Bettingen. Dieses soll gemäss Verordnung zum TRP FW (siehe Kap. 2.2.2) von den Gemeinden ebenfalls verbindlich in ihren kommunalen Richtplänen aufgenommen werden. Der aktuell abgebildete Zustand basiert auf der alten, im Anhang des RP BS 2009 abgebildeten Karte des Fuss- und Wanderwegnetzes.

Neukonzeption des Fuss- und Wanderwegnetzes

Das Fuss- und Wanderwegnetz ist gemäss konzeptioneller Überlegungen in Kap. 4. des Strategie- und Massnahmenberichts vollständig neu definiert worden. Dabei wird erstmals zwischen einem kantonalen Netz (Fuss- und Wanderwege) und einem Stadtnetz (wichtige Fussverbindungen auf Quartierebene) unterschieden. Damit kann sichergestellt werden, dass sowohl übergeordnete Attraktoren (Basel als Agglomerationszentrum, Wirtschafts- und Tourismusstandort) wie auch städtische wichtige Ziele (Wohn- und Lebensraum) mit einem Fusswegnetz erschlossen werden, das den unterschiedlichen Anforderungen entspricht. Während das kantonale Netz grobschichtiger die Stadt und den Kanton erschliesst, berücksichtigt das städtische Netz den Quartiermassstab.

Änderungen örtliche Festlegungen (Netzlücken)

Die bisherigen örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan (Stand 2015) sind auf ihre Aktualität hin überprüft und aufgrund bekannter Entwicklungen angepasst oder ergänzt worden. Zudem sind städtische Netzlücken dazu gekommen. Sämtliche Änderungen und Ergänzungen sind in der Karte übernommen und in nachfolgendem Kap. 4 erläutert.

Nachstehend sind nur neu aufgenommene kantonale Netzlücken, die richtplanrelevant sind und deshalb ebenfalls in diesem aufgenommen werden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

- 3Land: neue Fuss- und Veloverbindung vom Klybeckquartier (Inselstrasse) zum Rhein (Uferstrasse) sowie neue Rheinbrücke für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zwischen heutigem Hafengebiet (Einmündungsbereich Wiese) und Huningue Sud
- Bahnhof Basel SBB: neue Gleisfeldquerung westlich der Passerelle
- Bahnhof St. Johann / UPK: verbesserte Zugänglichkeit der Perrons ab Vogesenplatz, neue Gleisquerung von Bahnhof (Vogesenplatz) Richtung UPK sowie neue Fussverbindung zwischen UPK und Tram 3 (Burgfelderstrasse).
- Klybeckplus: Arealquerung für Fuss- und Veloverkehr auf der Achse Nord-Süd (Wiesenplatz – Horburgpark)

- Parc des Carrières: neue Wanderweganbindungen vom Bachgraben zur Grenze (Rue de Bâle) und vom Zoll Burgfelden Richtung Freizeitgartenareale Reibertweg/Lacheweg im Hinblick auf eine neue Wanderroute im Parc des Carrières.
- Wolf-Areal: neue Verbindungen zwischen Wolf und St. Alban (Fuss- und Velopasserelle) und zwischen Hexenweglein und St. Jakob (Fuss- und Veloverbindung mit teilweiser Unterführung)

Folgende örtlichen Festlegungen sind nicht mehr im Objektblatt Fussverkehr des kantonalen Richtplans, Anpassung 2018/19 enthalten und deshalb auch nicht in der Karte des TRP FW aufgeführt, da sie entweder bereits umgesetzt oder in Umsetzung sind oder aufgrund ihrer Bedeutung als städtisch/kommunal zurückgestuft worden sind:

- Fussgängerzone und -achsen in der Innenstadt
- Fusswegverbindung Friedhofweg – Kettenackerweg
- Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt
- Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse
- Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck
- Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein
- Fuss- und Veloverbindung St. Johanns-Park – Huningue (Rheinpromenade)
- Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühleleichen

Zusätzliche Änderungen aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung

Das Fuss- und Wanderwegnetz wurde aufgrund einiger Rückmeldungen aus der öffentlichen Vernehmlassung noch leicht angepasst:

Verschiebung / geringfügige Anpassung:

- Batterieanlage (Wasserturm – Reservoirstr.) neu kantonales Fusswegnetz (vorher Wanderwegnetz)
- Bruderholz: Verbindung Fäschenweglein / Fritz- Hauser-Promenade / Schlangenweglein / Eichhornweglein neu städtisches Fusswegnetz (vorher kt. Fusswegnetz)
- Dreispitz: Fussverbindung Dreispitz Mitte (städt. Fusswegnetz) direkt von Dornacherstrasse zur Frankfurt-Strasse (nicht mehr via Krakau-Str./ Prag-Str. / Bordeaux-Str.); Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen) ist nur noch eine Fussverbindung; Fussverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse ist neu eine Fuss- und Veloverbindung.
- Durch Kannenfeldpark via Burgfelderstr / um Felix Platter Spital / Luzernerring/Wasgenring neu Wanderwegnetz und städtisches Fusswegnetz (vorher kt. Fusswegnetz)
- Gotthelfstr. (Sennheimerstr. – Altkirchstr.) / Altkirchstr. neu kantonales Fusswegnetz (vorher städt. Fusswegnetz)
- Hirzbrunnenallee / Kleinriehenstrasse (Hirzbrunnenallee – Paracelsusstr.) / Paracelsusstr. (Kleinriehenstr.- Bäumlhofstr.) neu kantonales Fusswegnetz (vorher städt. Fusswegnetz)
- Luzernerring / Wasgenring bis Badweglein neu auch noch Wanderwegnetz (vorher nur kt. Fusswegnetz)
- Luzernerring / Wasgenring neu kantonales Fusswegnetz (vorher städt. Fusswegnetz)
- Mülhauserstr. neu städtisches Fusswegnetz (vorher kt. Fusswegnetz)
- Reservoirstr. (Biascastr. – Predigerhofstr.) neu Wanderweg (vorher kt. Fusswegnetz)
- St. Johanns-Ring (Vogesenstr. – Burgfelderplatz) neu kantonales Fusswegnetz (vorher städt. Fusswegnetz)
- Zu den Drei Linden (Allmendstrasse – Gotenwegli) neu kantonales Fusswegnetz (vorher städt. Fusswegnetz)

Ergänzung:

- Städtisches Fusswegnetz: Dornacherstrasse (Krakau-Strasse – Münchensteinerstrasse)
- Städtisches Fusswegnetz: Lerchenstrasse
- Städtisches Fusswegnetz: Wiesendamm-Promenade (rechtsufrig der Wiese; Eiserner Steg – Freiburgersteg)
- Kantonales Fusswegnetz: Eichenstrasse / Sennheimerstr. (Eichenstr. – Gotthelfstr.)
- Kantonales Fusswegnetz: Freiburgersteg
- Kantonales Fusswegnetz: Peter Ochs-Strasse
- Kantonales Fusswegnetz: Thiersteinerrain

4. Erläuterungen zum Strategie- und Massnahmenbericht

4.1 Zweck des Berichts

Der Strategie- und Massnahmenbericht wird als Bestandteil des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege vom Regierungsrat erlassen. Er hält verbindlich die örtlichen Festlegungen zu Netzlücken des städtischen Fusswegnetzes sowie des kantonalen Fuss- und Wanderwegnetzes, die Leitsätze, Strategien und Grundsätzen sowie die qualitativen Anforderungen fest. Zudem stellt er die verbindlichen Aussagen in den politischen, planerischen und rechtlichen Zusammenhang. Weitere Ausführungen zur Verbindlichkeit finden sich im Strategie- und Massnahmenbericht in Kap. 1.6.

4.2 Inhalt

Kapitel 1 beinhaltet die neusten statistischen Daten, die die Bedeutung des Fussverkehrs aufzeigen (Kap. 1.1). In Kap. 1.2 wird der Anlass zur Erstellung des TRP FW erläutert. Das Kap. 1.3 beschreibt den Zweck und Kap. 1.4 und 1.5 geben Auskunft über Inhalt und Wirkungsziele des TRP FW. In Kap. 1.6 wird die Verbindlichkeit des TRP FW erläutert.

In **Kapitel 2** sind die wesentlichsten Aussagen oder Vorgaben von aktuellen kantonalen und nationalen rechtlichen wie planerischen Grundlagen aufgeführt. Details zu einzelnen Grundlagen finden sich zugunsten der Lesbarkeit auch im Anhang. Die Planungsgrundlagen in Kap. 2.3 sind mit der parallel gelaufenen Anpassung Mobilität des RP BS abgestimmt.

Kapitel 3 beinhaltet den strategischen, übergeordneten Leitsatz, Strategien zu einzelnen Themenbereichen sowie dazugehörige Grundsätze. Der Aufbau ist analog zum Teilrichtplan Velo.

Kapitel 4 beinhaltet das Konzept zur kantonalen Netzplanung, basierend auf den Grundlagen des Bundes. Dabei wird in die beiden Netze Fusswege (Kap. 4.1) und Wanderwege (Kap. 4.2) unterschieden. Die Tabellen zeigen die jeweiligen Qualitätsanforderungen und Attraktoren auf. Zudem wird die Differenzierung in das kantonale und städtische (wichtige Quartierverbindungen) Fusswegenetz erläutert. Aufgrund aktueller bundesweiter Thematik wird auch auf die Problematik der Mitbenutzung von Fussverkehrsflächen eingegangen.

Kapitel 5 umfasst die örtlichen Festlegungen im Sinne der Netzlücken und ist eng auf die parallele Anpassung des TRP Velo und die Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans abgestimmt. Sämtliche örtliche Festlegungen des kantonalen Netzes im TRP FW werden auch im RP BS aufgeführt.

In Kapitel 5 ist nebst Name (mit Agglomerationsprogramm abgeglichen), Koordinationsstand und beschreibendem Text auch der letzte Stand der Eingabe im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1.-3. Generation inkl. Horizonte für einen Baubeginn angegeben. Die Horizonte (Baubeginn) der aktuellen 3. Generation sind:

- 2019–2022 (A-Projekte)
- 2023–2026 (B-Projekte)
- 2027–2030 (C-Projekte)

Für A-Projekte der 1. und 2. Generation liegt ein Bundesbeschluss zur Mitfinanzierung vor. B- und C-Projekte sind nicht gesichert. Für die 3. Generation liegt die Botschaft zum Bundesbeschluss vom September 2018 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vor. Der Bundesbeschluss dazu wird noch im 2. Quartal 2019 erwartet.

Nachfolgende Tabelle umfasst alle örtlichen Festlegungen sowie die Gründe für eine Aufnahme in den TRP FW oder Anpassung gegenüber dem gültigen Richtplanstand von 2015 (Objektblatt M3.1 Fussverkehr). Für den kantonalen Richtplan BS relevant sind nur die kantonalen Festlegungen.

Örtliche Festlegungen kantonale Fusswege (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Begründung für Aufnahme oder Anpassung
A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt
B) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld) <i>(in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)</i>	Festsetzung	In Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt eingereicht Name angepasst
C) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“	Festsetzung	Aufgrund Projektstand und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt neuer Stand, Name angepasst
D) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“	Vororientierung	Name angepasst
E) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung	Name angepasst
F) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“	Festsetzung	Name angepasst, aufgrund Projektstand neuer Stand
G) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
H) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung	In Aggloprogramm 3. Generation als C-Projekt eingereicht. Name angepasst
I) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis	Früher Sammelposition „Fuss- und Velowege Dreispitz“; aufgrund Arealentwicklungen auf Projekte aufgeteilt und Stand angepasst
J) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
K) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen ergänzt
L) Fussverbindung Bäumlhofstrasse – Rankstrasse	Zwischenergebnis	Name geändert (ohne Veloverkehr gemäss RRB vom 28.10.2014 zum TRP Velo) und Stand angepasst
M) Fussverbindung Bhf. St. Johann – Im Wasenboden (Gleisquerung)	Vororientierung	Aufgrund Planungen beim Bahnhof St. Johann sowie Erreichbarkeit Gebiet UPK/Milchsuppe ergänzt
N) Fussverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)	Vororientierung	Früher Sammelposition „Fuss- und Velowege Dreispitz“; aufgrund Arealentwicklungen auf Projekte aufgeteilt und Stand angepasst
O) Fussverbindung Milchsuppe (UPK – Burgfelderstrasse)	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung und Erreichbarkeit UPK ergänzt
P) Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	Zwischenergebnis	Aufgrund Planungen Bahnknoten ergänzt
Q) Rheinbrücke Hafen – Huningue Sud	Zwischenergebnis	Aufgrund aktueller Planungen zum 3Land ergänzt

R) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bhf. (Süd)	Vororientierung	Aufgrund Entwicklungskonzept Bad. Bhf. auf Projekte aufgeteilt; Koordinationsstand und Name angepasst.
S) Verbesserte Zugänglichkeit Bhf. St. Johann (in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)	Festsetzung	Aufgrund Planungen beim Bahnhof St. Johann ergänzt

Örtliche Festlegungen städtische Fusswege (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Begründung für Aufnahme oder Anpassung
a) Arealquerung Campus Gesundheit (Petersgraben – Schanzenstrasse)	Festsetzung	Aufgrund Arealentwicklung ergänzt
b) Arealquerung Campus Schällemätteli (Klingelbergstrasse – Spitalstrasse)	Festsetzung	Aufgrund Arealentwicklung ergänzt
c) Arealquerung klybeckplus Ost (Gärtner-/Mauerstrasse – Wiesendamm-Promenade)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt
d) Arealquerungen klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse und Kleinhünigerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt
e) Arealquerung Milchsuppe (Bungestrasse – Friedrich Miescher-Strasse)	Festsetzung	Aufgrund Arealentwicklung bzw. Strategie Öffnung Freizeitgartenareale ergänzt
f) Arealquerung Rosental (Rosentalstrasse – Maulbeerstrasse)	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung Rosental ergänzt
g) Fussgängerbrücke über die Birs (Hagnau – St. Jakob)	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung in Muttenz (Hagnau) und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt ergänzt
h) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	Aufgrund aktueller Planungen zum Parc des Carrières und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt ergänzt
i) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd, Frankfurt-Strasse	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung ergänzt
j) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis	Stand angepasst Name angepasst
k) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung	Aufgrund Arealentwicklung Volta Nord ergänzt
l) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
m) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Festsetzung	Aufgrund aktueller Planungen zum Parc des Carrières ergänzt
n) Fussverbindungen Bäumlhof (Landauerstrasse – Finkenweg und Zu den drei Linden – Riehen)	Vororientierung	Aufgrund aktueller Planungen im Areal Bäumlhof ergänzt
o) Fussverbindung Burgfelderstrasse Nord – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung bzw. Strategie Öffnung Freizeitgartenareale ergänzt
p) Fussverbindung Dreispitz Mitte (Leimgrubenweg – Dornacherstrasse)	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung ergänzt

q) Fussverbindungen Klybeckquai (Klybeckstrasse – Uferstrasse und Giessliweg – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen ergänzt
r) Fussverbindung Walkeweg (Irène Zurkinden-Platz – Bauhinweglein)	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung Walkeweg ergänzt
s) Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB	Festsetzung	Name angepasst; Trennung von Massnahme Veloverkehr da unterschiedlicher Koordinationsstand
t) Rheinquerung Klybeck – St. Johann (Fähre)	Zwischenergebnis	Aufgrund Hafen-/Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen ergänzt
u) Verbesserte Zugänglichkeit Bad. Bhf (Nord)	Zwischenergebnis	Aufgrund Entwicklungskonzept Bad. Bhf. Ergänzt

Örtliche Festlegungen kant. Wanderwege (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Begründung für Aufnahme oder Anpassung
A) Wanderweganbindung Parc des Carrières Nord (Zoll Burgfelden – Langhagweg)	Festsetzung	Aufgrund Landschaftspark-Entwicklung ergänzt
B) Wanderweganbindung Parc des Carrières Süd (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	Aufgrund Landschaftspark-Entwicklung ergänzt

Kapitel 6 umfasst allgemeine Aussagen zu Umsetzung und Finanzierung. Analog dem TRP Velo 2013 wird auf Basis einer Schwachstellenanalyse der Handlungsbedarf eruiert und aufgrund von Nutzen und Wirkung priorisiert. In einem Umsetzungsprogramm werden in Abstimmung mit Erhaltungsmassnahmen mögliche Umsetzungshorizonte definiert.

Die Finanzierung der Umsetzung basiert auf den Prozessen gemäss kantonalem Finanzhaushaltsgesetz (FHG). So wird zwischen Investitionen (Kosten über 300'000 Franken) zulasten der Investitionsrechnung des Kantons und Kleinmassnahmen (unter 300'000 Franken) bzw. Massnahmen der SIA-Phasen 1, 2 und 6 zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements unterschieden. Massnahmen im Rahmen von grösseren Projekten gehen zulasten deren Projektmittel.

5. 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 beim BVD an der Dufourstrasse 40 in Basel eingesehen oder via Internet heruntergeladen werden (www.mobilitaet.bs.ch > Fussgänger > Fuss- und Wanderwege > Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege).

5.1 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 berücksichtigt worden.

5.2 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.

5.2.1 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 deutlich konkretere Inhalte aus, die für den Richtplan nicht stufengerecht sind, wie z.B. das städtische Fusswegnetz sowie Qualitätsanforderungen. Die Teilrichtpläne bilden 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.

5.2.2 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.

5.2.3 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. Trottinette). 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-Trottinette) 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.

5.2.4 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 Benützungrechte 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 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.

5.2.5 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.

5.2.6 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.

5.2.7 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.

5.3 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.