



## Fragebogen für die öffentliche Vernehmlassung

- **Kantonaler Richtplan, Anpassung Mobilität**
- **Teilrichtplan Velo, Anpassung 2018**
- **Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege, Erarbeitung 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme anhand des nachfolgenden Befragungsrasters auszufüllen und anschliessend elektronisch als Word-Dokument innerhalb der Vernehmlassungsfrist bis 30. November 2018 an die E-Mail-Adresse [planungsamt@bs.ch](mailto:planungsamt@bs.ch) zu senden. Dies erleichtert eine strukturierte Auswertung und erhöht damit die Aussagekraft der Vernehmlassungsergebnisse.

Falls Sie Ihre Stellungnahme lieber per Briefpost verschicken, können Sie diese an die folgende Adresse senden:

Bau- und Verkehrsdepartement  
Städtebau & Architektur  
Planungsamt  
Postfach  
4001 Basel.

### Angaben zur Vernehmlassungsadressatin / zum Vernehmlassungsadressaten

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Institution                  | Handelskammer beider Basel                                   |
| Kontaktperson für Rückfragen | Dr. Sebastian Deininger                                      |
| Strasse, Nummer              | St. Jakobs-Strasse 25  |
| PLZ/Ort                      | 4010 Basel   |
| E-Mail                       | <a href="mailto:s.deininger@hkbb.ch">s.deininger@hkbb.ch</a> |
| Telefon                      | +41 61 270 60 24   |

## KANTONALER RICHTPLAN, ANPASSUNG MOBILITÄT

### A. ALLGEMEINES / ÜBERGEORDNETES

1. Stimmen Sie den Anpassungen des kantonalen Richtplans grundsätzlich zu?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- Die Handelskammer spricht sich dafür aus, sämtliche Teilrichtpläne in den Bericht zum Kantonalen Richtplan zu integrieren. Die gegenwärtige Darstellung ist unnötig komplex und unübersichtlich.
- Übergeordnete Ziele, wie etwa eine optimale Verknüpfung der Verkehrsträger sowie explizite Massnahmen für eine Verbesserung des Verkehrsflusses, fehlen leider weitgehendst.

2. Fehlen aus Ihrer Sicht Inhalte und/oder Massnahmen?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

- Der Westring, wie er im gemeinsam erarbeiteten und kürzlich publizierten Zielbild der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft definiert ist, sollte als Massnahme aufgenommen werden.
- Der ABAC (Gundelitunnel) wird gemäss oben genanntem Zielbild in den Westring integriert. Dies schafft eine neue Ausgangslage für die Planung, welche berücksichtigt werden sollte.
- Es fehlen ein Objektblatt sowie ein Fragenblock zum Verkehrsmittel Bus.
- Es fehlen ein Objektblatt sowie ein Fragenblock zu den Quartierparkings, welche das Kernelement der Vorlage zur künftigen Parkierungspolitik Basel-Stadt darstellen. Aus Sicht der Handelskammer muss konkret aufgezeigt werden, wo diese Quartierparkings entstehen sollen, wer diese plant, finanziert und betreibt.
- Ein Objektblatt für den Luftverkehr ist zwar vorhanden, jedoch kann dazu im vorliegenden Fragebogen, im Gegensatz zu allen anderen Objektblättern, keine Stellung genommen werden, da bedauerlicherweise kein Fragenblock dazu aufgenommen wurde.

### B. ERLÄUTERUNGSBERICHT

3. Haben Sie Anmerkungen zum Erläuterungsbericht?

Ja       Nein

Wenn ja, welche sind dies?

- Generell sollten vermehrt Massnahmen Berücksichtigung finden, die den gesamten Verkehrsfluss verbessern.
- Der Anspruch an Multimodalität, bei dem jeweils die Stärken eines Verkehrsträgers für einen bestimmten Zweck hervorgehoben werden, ist gegenwärtig zu wenig berücksichtigt.

### C. RICHTPLANTEXT (OBJEKTBLÄTTER)

4. Stimmen Sie den Anpassungen der Strategie ST11 zu?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

| Textstelle  | Formulierung gem. Text   | Vorschlag der Handelskammer  |
|---|--|--|
| Seite 2,<br>STADTGERECHTE<br>MOBILITÄT<br>FÖRDERN UND<br>ERREICHBARKEIT<br>GEWÄHRLEISTEN,<br>Absatz 1 | Die verkehrsgünstige Lage von Basel-Stadt und die hohe Qualität des Verkehrssystems innerhalb des Kantons und der Region sowie die guten überregionalen und internationalen Verbindungen sind wichtige Faktoren für die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Basel. Diese hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel gilt es zu sichern und bessere Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern sind anzustreben.  | Die verkehrsgünstige Lage von Basel-Stadt und die hohe Qualität des Verkehrssystems innerhalb des Kantons und der Region sowie die guten überregionalen und internationalen Verbindungen sind wichtige Faktoren für die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Basel. <del>Diese hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel gilt es zu sichern und bessere Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern sind anzustreben.</del> Die hervorragende Erreichbarkeit der Region Basel mit allen Verkehrsträgern wird, international, national und regional abgestimmt, sichergestellt. Eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern wird angestrebt. Eine gut ausgebaute und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft. |
| Seite 2,<br>STADTGERECHTE<br>MOBILITÄT<br>FÖRDERN UND<br>ERREICHBARKEIT<br>GEWÄHRLEISTEN,<br>Absatz 2 | Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten. Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Vordringlich ist es zudem, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr zu erhöhen, da dieser den knappen | Die Infrastrukturen für den ruhenden und fahrenden Verkehr beanspruchen einen grossen Teil des intensiv genutzten städtischen Raums und sie beeinflussen die Lebensqualität massgeblich. <del>Stadtgerechte Mobilität ist daher platzsparend, umweltfreundlich, kosteneffizient und verkehrssicher auszugestalten.</del> Der Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund begrenzter Flächen und Finanzmittel sehr überlegt vorzunehmen. Das Verkehrssystem muss so optimiert und an sich ändernde Bedürfnisse angepasst werden, dass alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr und -logistik ausreichende Kapazitäten zur Verfügung haben und die Belastungen von Wohngebieten minimiert   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>Verkehrsraum optimal ausnutzt und die Belastungen der Umwelt und der Wohnquartiere gering hält. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.</p> | <p><b>werden.</b> Eine wesentliche Voraussetzung für eine stadtgerechte Mobilität ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung, die es ermöglicht, viele Ziele mit kurzen Wegen, zum Beispiel zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf Kantonsgebiet soll langfristig reduziert werden. Der Kanton sorgt dafür, dass diese Reduktion bis zum Jahr 2020 mindestens 10% beträgt. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen.</p> |
|--|--|---|

5. Objektblatt A1 Agglomerationsprogramm: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

| Ausgangslage  | Textstelle        | Formulierung gem. Text   | Vorschlag der Handelskammer  |
|---------------|-------------------|--|--|
|               | Seite 3, Absatz 4 | Die Massnahmen der 1. Generation (Periode 2011 – 2014) sowie der 2. Generation (Periode 2015 – 2018) befinden sich in der Umsetzung. Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht.                | Die Massnahmen der 1. Generation (Periode 2011 – 2014) sowie der 2. Generation (Periode 2015 – 2018) befinden sich in der Umsetzung. Ende 2016 wurde das Massnahmenpaket der 3. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht. <b>Am 14. September 2018 wurde die bundesrätliche Botschaft zum Massnahmenpaket der 3. Generation verabschiedet.</b> |
| Zielsetzungen | Textstelle        | Formulierung gem. Text   | Vorschlag der Handelskammer  |
|               | Seite 3, Absatz 2 | Gemäss Zukunftsbild sollen die Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden, welches eine konsequente Verdichtung bebauter Bauzonen unumgänglich macht. Dabei soll sich das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in | Gemäss Zukunftsbild sollen die Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet genutzt werden, welches eine konsequente Verdichtung bebauter Bauzonen unumgänglich macht. Dabei soll sich das zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in   |

|                   |  |  |   |
|-------------------|--|--|---|
|                   |  | den Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung konzentrieren. Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen spürbar erhöht werden. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen. | den Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung konzentrieren. <del>Die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs sollen spürbar erhöht werden. Umgekehrt besteht das Ziel, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu bremsen.</del> Der Bund beabsichtigt mit dem Programm Agglomerationsverkehr eine kohärente Siedlungs- und Verkehrsplanung, und zwar grenzüberschreitend. Das Verkehrsangebot wird nachfrageorientiert ausgebaut. |
| Planungsgrundsatz |  |  |   |
| Planungsanweisung |  |  |   |

Weitere Bemerkungen:

6. Stimmen Sie den Leitsätzen der Mobilität zu?

Ja       Nein

Wenn nein, welchen Leitsätzen / Aussagen stimmen Sie nicht zu?

| Textstelle  | Formulierung gem. Text   | Vorschlag der Handelskammer  |
|---|--|--|
| Seite 7, Fuss- und Veloverkehr, Ziffer 41           | Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.   | <del>Die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs werden zudem mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht gesteigert.</del><br><br>Im Sinne eines multimodalen Verkehrs, werden mit Kommunikationsmassnahmen und Serviceangeboten zielgruppengerecht die Vorteile jedes Verkehrsträgers für einen spezifischen Zweck gesteigert. |
| Seite 8, Motorisierter Individualverkehr, Ziffer 45 | Die Autobahnen der Region sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können. Dies bedingt Verkehrslenkungs-massnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen sowie einen gezielten Netzausbau, der | Die Autobahnen der Region sollen in der Lage sein, sowohl den Agglomerationsverkehr als auch den internationalen Personen- und Güterverkehr bewältigen zu können. Dies bedingt Verkehrslenkungs-massnahmen, um die Kapazität der Infrastruktur optimal auszuschöpfen sowie einen gezielten Netzausbau, der   |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat. Die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern. Der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen auf dem Stadtnetz so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von Verkehr entlastet werden kann.   | durch den Bund in Abstimmung mit dem Kanton und koordiniert mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu erfolgen hat. Die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm) sind dabei zu verringern. Der Kapazitäts- und Netzausbau ist mit flankierenden Massnahmen auf <del>dem Stadtnetz</del> <b>den siedlungsorientierten Quartierstrassen des Stadtnetzes</b> so zu ergänzen, dass dieses Netz dauerhaft von Verkehr entlastet werden kann.   |
| Seite 8, Motorisierter Individualverkehr, Ziffer 46 | In den Wohngebieten ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden. Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden. | <del>In den Wohngebieten</del> <b>Auf siedlungsorientierten Quartierstrassen</b> ist der Verkehr im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität zu beruhigen. <del>Der quartierfremde Verkehr ist von den Wohngebieten fernzuhalten und die Gesamtverkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf Kantonsgebiet soll bis zum Jahr 2020 um 10% gegenüber dem Zustand 2010 reduziert werden.</del> <b>Der quartierfremde Verkehr ist auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen zu reduzieren.</b> Die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verdrängung des stadtbezogenen Verkehrs in ausserkantonale Räume ist zu vermeiden. <b>Notwendig hierfür ist ein umfassender Kapazitätsausbau auf den Hochleistungsstrassen.</b> |
| Seite 8, Motorisierter Individualverkehr, Ziffer 47 | Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.   | Der Parkraum ist in der Stadt zu bewirtschaften. Dabei sind die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Besucherinnen und Besucher sowie die Kundinnen und Kunden bevorzugt zu behandeln. <del>Die Preisgestaltung soll eine lenkende Wirkung auf die Nachfrage haben.</del> <b>Parkplätze müssen, um den umweltschädlichen Suchverkehr zu reduzieren, zu jeder Zeit in nachgefragter Menge und Qualität zur Verfügung stehen.</b>   |
| Seite 8, Luftverkehr, Ziffer 48                     | Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Die Anbindung des EAP an das Netz des  | Die für die Bevölkerung und die Wirtschaft erforderlichen direkten Flugverbindungen zu wichtigen europäischen Zentren und touristischen Zielen, punktuell ergänzt durch Anbindungen nach Übersee, sind unter Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherzustellen. Die Anbindung des EAP an das Netz des   |

|                                 |   |  |
|---------------------------------|---|--|
|                                 | öffentlichen Verkehrs ist markant auszubauen.   | öffentlichen Verkehrs <del>ist markant auszubauen.</del> ist durch die geplante Bahnanbindung, als Teil des trinationalen S-Bahnnetzes, zu ergänzen.   |
| Seite 8, Schifffahrt, Ziffer 49 | Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern. | Eine optimale Nutzung, Zusammenarbeit und Funktionsabstimmung der Häfen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft (kurzfristig) sowie in Deutschland und Frankreich (mittel- bis langfristig) ist im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu fördern. <b>Die Realisierung des trimodalen Hafengebäudes, hat hierfür oberste Priorität.</b> |

7. Objektblatt M1.1 Eisenbahn: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |  |
|---------------------|--|
| Ausgangslage        |  |
| Zielsetzungen       |  |
| Planungsgrundsatz   | Ergänzend:<br>G: Sämtliche Planungen und baulichen Entwicklung am Banknoten Basel, sind unter Berücksichtigung der Realisation der Durchmesserlinie Herzstück durchzuführen. |
| Planungsanweisung   |  |
| Örtliche Festlegung |  |

Weitere Bemerkungen:

8. Objektblatt M1.2 Tram: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|               |                    |   |   |
|---------------|--------------------|---|---|
| Ausgangslage  |                    |   |   |
| Zielsetzungen | <b>Textstelle</b>  | <b>Formulierung gem. Text</b>   | <b>Vorschlag der Handelskammer</b>  |
|               | Seite 16, Absatz 4 | Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten besondere Beachtung zu schenken. | Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten besondere Beachtung zu schenken. <b>Zudem gilt es, analog zu anderen</b> |

|                     |  |  |  |
|---------------------|--|--|--|
|                     |  |  | Verkehrsmitteln, das Angebot nur dort auszubauen, wo auch tatsächlich Nachfrage besteht. Im Zusammenhang mit Tramprojekten, sollte gleichzeitig auch immer eine Prüfung stattfinden, ob eine Buslinie im konkreten Fall nicht die insgesamt attraktivere Variante darstellt. |
| Planungsgrundsatz   |  |  |  |
| Planungsanweisung   |  |  |  |
| Örtliche Festlegung |  |  |  |

Weitere Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

9. Objektblatt M1.3 Car-Terminals: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |  |
|---------------------|--|
| Ausgangslage        |  |
| Zielsetzungen       |  |
| Planungsgrundsatz   |  |
| Planungsanweisung   |  |
| Örtliche Festlegung |  |

Weitere Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

10. Objektblatt M2.1 Nationalstrassen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |  |
|---------------------|--|
| Ausgangslage        |  |
| Zielsetzungen       |  |
| Planungsgrundsatz   |  |
| Planungsanweisung   |  |
| Örtliche Festlegung |  |

Weitere Bemerkungen:

| Textstelle | Formulierung gem. Text | Vorschlag der Handelskammer |
|------------|------------------------|-----------------------------|
|            |                        |                             |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Seite 27, a)<br/>Engpassbeseitigung<br/>A2 Osttangente,<br/>Rheintunnel,<br/>Absatz 1 f.</p> | <p>Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit optionaler Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund.</p> <p>Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht im maximalen Ausbau zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.</p> | <p>Der Bund hat beschlossen, das Kapazitätsproblem auf der Osttangente mit einem «Rheintunnel» zu lösen. Dieser sieht eine neue unterirdische Verbindung ab Zubringer Rheinhafen Birsfelden zur Nordtangente mit <del>optionaler</del> Anbindung der A5 vor. Die Zuständigkeit für das Vorhaben liegt vollumfänglich beim Bund.</p> <p>Für die Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof liegt mit dem Projekt Rheintunnel eine konsolidierte und abgestützte Lösung vor. Diese sieht <del>im maximalen Ausbau</del> zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen und eine Anbindung an die Nationalstrasse in Richtung Frankreich und Deutschland vor.</p> |
| <p>Seite 27, d)<br/>Zubringer<br/>Bachgraben –<br/>Nordtangente</p>                             | <p>[...] Die Untersuchungen dazu werden federführend durch den Kanton Basel-Landschaft in Absprache mit Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil und den französischen Nachbargemeinden durchgeführt. Parallel soll die ÖV-Anbindung des Gebiets gestärkt werden. Im Objektblatt M1.2 Tram ist die Massnahme ÖV-Korridor Bachgraben entsprechend enthalten.</p>   | <p>[...] Die Untersuchungen dazu werden federführend durch den Kanton Basel-Landschaft in Absprache mit Basel-Stadt, der Gemeinde Allschwil und den französischen Nachbargemeinden durchgeführt. <del>Parallel soll die ÖV-Anbindung des Gebiets gestärkt werden. Im Objektblatt M1.2 Tram ist die Massnahme ÖV-Korridor Bachgraben entsprechend enthalten.</del></p>  |

11. Objektblatt M2.2 Kantonsstrassen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                   |                    |   |  |
|-------------------|--------------------|---|--|
| Ausgangslage      |                    |   |  |
| Zielsetzungen     |                    |   |  |
| Planungsgrundsatz | <b>Textstelle</b>  | <b>Formulierung gem. Text</b>   | <b>Vorschlag der Handelskammer</b>   |
|                   | Seite 29, Absatz A | Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert. Die siedlungsorientierten Strassen in Wohngebieten sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten und zu beruhigen. Die Ortszentren sind möglichst verkehrsfrei zu halten. | Der motorisierte Individualverkehr (inkl. Lastwagenverkehr) wird auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert. Die siedlungsorientierten Strassen <del>in Wohngebieten</del> sind von quartierfremdem Verkehr zu entlasten und zu beruhigen. Die Ortszentren sind möglichst verkehrsfrei zu halten. |

|                     |                         |   |  |
|---------------------|-------------------------|---|--|
|                     | Seite 29, Absatz C      | Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen verstärkt zu prüfen und nach Möglichkeit einzuführen. Soweit erforderlich, wird die Verkehrslenkung mit dem Bund koordiniert. | Beim übergeordneten Netz sind im Hinblick auf ein optimales Ausschöpfen der Kapazität verkehrslenkende Massnahmen <del>verstärkt zu prüfen und nach Möglichkeit</del> einzuführen. Soweit erforderlich, wird die Verkehrslenkung mit dem Bund koordiniert. <b>Ein gezielter Ausbau ist voranzutreiben, um das Überlaufen des Verkehrs von der Nationalstrasse auf städtische Strassen zu verhindern.</b> |
|                     | Seite 29, neu: Absatz F |   | <b>F. Bei Umgestaltungsprojekten sind alle rollenden und stehenden Verkehrsträger zu berücksichtigen.</b>  |
| Örtliche Festlegung |                         |   |  |

Weitere Bemerkungen:

| Textstelle   | Formulierung gem. Text  | Vorschlag der Handelskammer  |
|--|---|--|
| Seite 31, h)<br>Verkehrser-<br>schliessung Hafen<br>–<br>Stadtentwicklung<br>Kleinhüningen | Gezielte Anpassungen und Ergänzungen der heutigen Verkehrsinfrastruktur für den MIV, den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». Da der Spielraum für zusätzlichen MIV sehr beschränkt ist, sollen die erforderlichen Kapazitäten im Netz durch Verlagerung heutiger Autofahrten auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mittels einer «Push-und-Pull-Strategie» sichergestellt werden (s. auch Objektblatt A2 3Land). | Gezielte Anpassungen und Ergänzungen der heutigen Verkehrsinfrastruktur für den MIV, den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine gemeinde- und länderübergreifende Entwicklung im gesamten Gebiet des «3Land». <del>Da der Spielraum für zusätzlichen MIV sehr beschränkt ist, sollen die erforderlichen Kapazitäten im Netz durch Verlagerung heutiger Autofahrten auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr mittels einer «Push-und-Pull-Strategie» sichergestellt werden (s. auch Objektblatt A2 3Land).</del> |

12. Objektblatt M3.1 Fussverkehr: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |                    |   |   |
|---------------------|--------------------|---|---|
| Ausgangslage        |                    |   |   |
| Zielsetzungen       |                    |   |   |
| Planungsgrundsatz   | <b>Textstelle</b>  | <b>Formulierung gem. Text</b>   | <b>Vorschlag der Handelskammer</b>  |
|                     | Seite 33, Absatz G | Der Fussverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr insbesondere in Wohnquartieren und in der Innenstadt zugunsten der Fussverkehrssicherheit sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität prioritär behandelt. | Fussgängerinnen und Fussgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmer gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern nach Möglichkeit zu schützen. |
| Planungsanweisung   |                    |   |   |
| Örtliche Festlegung |                    |   |   |

Weitere Bemerkungen:

13. Objektblatt M3.2 Veloverkehr: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                   |                    |  |   |
|-------------------|--------------------|--|---|
| Ausgangslage      |                    |  |   |
| Zielsetzungen     |                    |  |   |
| Planungsgrundsatz | <b>Textstelle</b>  | <b>Formulierung gem. Text</b>  | <b>Vorschlag der Handelskammer</b>  |
|                   | Seite 38, Absatz A | Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher und das bestehende Veloroutennetz ist an die Bedürfnisse der Benutzenden anzupassen. | Velo fahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher und das bestehende Veloroutennetz ist an die Bedürfnisse <del>der</del> Benutzenden aller Verkehrsteilnehmenden anzupassen. |
|                   | Seite 38, Absatz D | Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten  | Der Veloverkehr wird, wann immer möglich, vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführt.   |

|                     |                    |  |                          |
|---------------------|--------------------|--|--------------------------|
|                     |                    | Verkehr auf der Fahrbahn geführt.  |                          |
|                     | Seite 38, Absatz E | E. Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zugunsten sicherer und schneller Verbindungen prioritär behandelt. | ((Ersatzlos streichen.)) |
| Planungsanweisung   |                    |  |                          |
| Örtliche Festlegung |                    |  |                          |

Weitere Bemerkungen:

14. Objektblatt M5.1 Hafenanlagen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |                    |   |  |
|---------------------|--------------------|---|--|
| Ausgangslage        |                    |   |  |
| Zielsetzungen       |                    |   |  |
| Planungsgrundsatz   | <b>Textstelle</b>  | <b>Formulierung gem. Text</b>   | <b>Vorschlag der Handelskammer</b>   |
|                     | Seite 46, Absatz B | Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen. | Stadtentwicklungsplanungen und die Entwicklungsplanung der Schweizerischen Rheinhäfen sind gegenseitig aufeinander abzustimmen. <b>Die Hafennutzung hat dabei Vorrang.</b> |
| Planungsanweisung   |                    |   |  |
| Örtliche Festlegung |                    |   |  |

Weitere Bemerkungen:

**15. Objektblatt M6.1 Umschlagsanlagen: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?**

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |  |
|---------------------|--|
| Ausgangslage        |  |
| Zielsetzungen       |  |
| Planungsgrundsatz   |  |
| Örtliche Festlegung |  |

Weitere Bemerkungen:

**16. Objektblatt VE1.2 Energie: Sind Sie mit den Anpassungen einverstanden?**

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                     |  |
|---------------------|--|
| Ausgangslage        |  |
| Planungsgrundsatz D |  |

Weitere Bemerkungen:

**D. RICHTPLANKARTE**

**17. Haben Sie Anmerkungen zur Richtplankarte?**

Ja       Nein

Wenn ja, welche sind dies?

- Das gemeinsame Zielbild Hochleistungsstrassen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, welches auch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abgestimmt wurde, ist in der Richtplankarte aufzunehmen.
  - Die Quartierparkings sind ebenfalls in die Richtplankarte aufzunehmen.

**E. WEITERE BEMERKUNGEN**

Besten Dank für Ihre Bemühungen.

## TEILRICHTPLAN VELO, ANPASSUNG 2018

### A. ALLGEMEINES / ÜBERGEORDNETES

1. Stimmen Sie den Anpassungen des TRP Velo grundsätzlich zu?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|   |
|---|
| • |
|---|

2. Fehlen aus Ihrer Sicht Inhalte und/oder Massnahmen?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

### B. STRATEGIE- UND MASSNAHMENBERICHT TRP VELO

3. Strategie: Stimmen Sie den Anpassungen in Kapitel 3 sowie der Zusammenführung von Strategie und Grundsätzen in einem Kapitel zu?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

Weitere Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

4. Konzept: Sind Sie mit den Anpassungen in Kapitel 4 einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                       |  |
|-----------------------|--|
| 4.1 Veloroutennetz    |  |
| 4.2 Veloparkieranlage |  |

Weitere Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

**5. Massnahmen: Sind Sie mit den Anpassungen in Kapitel 5 einverstanden?**

Ja             Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                       |  |
|-----------------------|--|
| 5.1 Veloroutennetz    |  |
| 5.2 Veloparkieranlage |  |

Weitere Bemerkungen:

**6. Umsetzung**

Haben Sie Anmerkungen zu den Anpassungen in diesem Kapitel?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

Vergleiche Ausführungen zu den Kapiteln 4 und 5.

**C. KARTE TRP VELO**

**7. Haben Sie grundsätzlich Anmerkungen zur Karte des TRP Velo?**

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

**8. Veloroutennetz**

a) Fehlen aus Ihrer Sicht Verbindungen im Basis- oder Pendlerrouennetz?

Ja             Nein

Wenn ja, welche Verbindung fehlt?

|              |  |
|--------------|--|
| Basisroute   |  |
| Pendlerroute |  |

Weitere Bemerkungen:

b) Fehlen aus Ihrer Sicht kantonale Veloparkieranlagen?

Ja             Nein

Wenn ja, welche Anlage fehlt?

|                  |  |
|------------------|--|
| Velostation      |  |
| Bike&Ride-Anlage |  |

Weitere Bemerkungen:

#### **D. ERLÄUTERUNGSBERICHT TRP VELO**

9. Haben Sie Anmerkungen zum Erläuterungsbericht des TRP Velo?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

#### **E. WEITERE BEMERKUNGEN**

Besten Dank für Ihre Bemühungen.

## TEILRICHTPLAN FUSS- UND WANDERWEGE, ERARBEITUNG 2018

### A. ALLGEMEINES / ÜBERGEORDNETES

1. Sind Sie mit den Grundzügen / generellen Zielsetzungen des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege einverstanden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

2. Fehlen aus Ihrer Sicht Inhalte und/oder gibt es Themen, die zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

### B. STRATEGIE- UND MASSNAHMENBERICHT TRP FW

3. Strategie:

- a) Sind Sie mit den Teilstrategien ST1–ST8 und Grundsätzen des Fusswegnetzes einverstanden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

- b) Sind Sie mit den Teilstrategien ST9–ST15 und Grundsätzen des Wanderwegnetzes einverstanden?

Ja       Nein

Begründungen/Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

4. Konzept:

Sind Sie mit den Inhalten dieses Kapitels einverstanden?

Ja       Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                   |  |
|-------------------|--|
| 4.1 Fusswegnetz   |  |
| 4.2 Wanderwegnetz |  |

Weitere Bemerkungen:

|  |
|--|
|  |
|--|

**5. Massnahmen:**

a) Sind Sie mit den örtlichen Festlegungen des Fusswegnetzes einverstanden?

Ja             Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Kantonales Fusswegnetz  |  |
| Städtisches Fusswegnetz |  |

Weitere Bemerkungen:

b) Sind Sie mit den örtlichen Festlegungen des Wanderwegnetzes einverstanden?

Ja             Nein

Wenn nein, womit sind Sie nicht einverstanden?

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Kantonales Wanderwegnetz |  |
|--------------------------|--|

Weitere Bemerkungen:

**6. Umsetzung**

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kapitel?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

**C. KARTE TRP FW**

**7. Allgemeines zur Karte**

a) Haben Sie grundsätzlich Anmerkungen zur Karte des TRP Fuss- und Wanderwege?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

**8. Fuss- und Wanderwegnetz**

a) Fehlen aus Ihrer Sicht Verbindungen im kantonalen oder städtischen Fusswegnetz?

Ja             Nein

Wenn ja, welche Verbindung fehlt?

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Kantonales Fusswegnetz  |  |
| Städtisches Fusswegnetz |  |

Weitere Bemerkungen:

b) Fehlen aus Ihrer Sicht Verbindungen im kantonalen Wanderwegnetz?

Ja             Nein

Wenn ja, welche Verbindung fehlt?

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Kantonales Wanderwegnetz |  |
|--------------------------|--|

Weitere Bemerkungen:

**D. ERLÄUTERUNGSBERICHT TRP FW**

9. Haben Sie Anmerkungen zum Erläuterungsbericht des TRP FW?

Ja             Nein

Wenn ja, welche sind dies?

**E. WEITERE BEMERKUNGEN**

Besten Dank für Ihre Bemühungen.