



Stadtteilrichtplan Gundeldingen

Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung vom 20. Februar bis 26. April 2019

Stellungnahmen zu den Anregungen, Bemerkungen und Anträgen aus der Bevölkerung, von Institutionen, Quartierorganisationen und Parteien.

Beteiligte der Partizipation

Die öffentliche Vernehmlassung hat sich an alle Personen, Institutionen und Fachstellen gerichtet. Auf die öffentliche Vernehmlassung wurde mittels Inseraten in der Basler Zeitung, Basellandschaftlichen Zeitung und im Kantonsblatt aufmerksam gemacht. Am 20. März 2019 fand eine Informationsveranstaltung im Quartier statt.

Folgende Personen, Institutionen, Unternehmen, Parteien, und Private haben Stellung genommen:

1. BastA!
2. Gemeinde Binningen
3. CVP Basel-Stadt
4. FDP. Die Liberalen Basel-Stadt
5. FSU Sektion Nordwestschweiz
6. Fussverkehr Region Basel
7. Gewerbeverband Basel-Stadt
8. Grüne Basel-Stadt
9. Grünliberale Basel-Stadt
10. Handelskammer beider Basel
11. Heimatschutz Basel
12. Interessensgemeinschaft 1760
13. Neutraler Quartierverein Gundeldingen
14. Pro Velo beider Basel
15. SBB
16. SP Basel-Stadt
17. Wohnliches Gundeli-Ost
18. WWF Region Basel
19. Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)
20. Elternrat Margarethen
21. Gemeinnütziger Verein Alterswohnungen
22. – 24. Drei Privatpersonen

Der erste Teil des Berichtes ist nach Themen geordnet (Datensatz 1 bis 228). Innerhalb des ersten Teils sind die Anträge inhaltlich wie folgt aufgeführt: allgemeine Themen, Themenbereich Nutzungen, Themenbereich Freiräume, Themenbereich Mobilität.

Der zweite Teil listet die Anträge (Datensatz 229 bis 421) auf, welche sich auf konkrete Textstellen im Bericht beziehen. Die Anträge sind nach den Kapiteln gemäss Berichtstruktur geordnet, auf welche sie sich beziehen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
1	Allgemein	Allgemein: Einige im Stadtteilrichtplan Gundeldingen enthaltenen Angaben und Zielbilder können sich aufgrund der sich aktuell noch in Bearbeitung befindenden Konzepte und Studien (Entwicklungskonzept Stadtraum, Konzeptstudie PU/PU, etc.) noch massgeblich verändern. <i>Eingabe von: SBB</i>	Zur Kenntnis genommen: Die Inhalte des Stadtteilrichtplans werden vor Genehmigung nochmals aktualisiert. Die Aussagen des Stadtteilrichtplans sind stufengerecht so formuliert, dass diese z.B. in Konzepten etc. weiter konkretisiert werden sollen. 1394
2	Allgemein	Allgemein: Sämtliche vom Projekt betroffenen Bauten und Anlagen auf Grund und Boden der SBB müssen vertraglich geregelt werden. Bestehende Verträge werden durch die neuen Verträge aufgehoben. Investitions- und Investitionsfolgekosten sowie Zuständigkeiten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt müssen zwischen den Parteien frühzeitig verhandelt werden. <i>Eingabe von: SBB</i>	Zur Kenntnis genommen. 1395
3	Allgemein	Wir stimmen dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen grundsätzlich zu, falls unsere Vorschläge Beachtung finden. <i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>	Zur Kenntnis genommen. 1409
4	Allgemein	Wir stimmen dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen im Grundsatz zu. Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen (STRP Gundeli) ermöglicht für den Fussverkehr kürzere und sichere Wege, neue und grosszügigere Verbindungen, sicherere und verständlichere Querungen sowie bessere Anbindungen an die Nachbarquartiere. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1418
5	Allgemein	Der Fachverein «Fussverkehr Region Basel» begrüsst die ganzheitliche Betrachtung im Spannungsfeld der drei Themenbereiche: Nutzung, Freiräume und Mobilität. Wir begrüssen die Schaffung von kurzen und sicheren Wegverbindungen für den Fussverkehr im Quartier Gundeldingen und zu den angrenzenden Quartieren. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1419
6	Allgemein	Der Heimatschutz würdigt die Planarbeit für dieses schwierige Quartier, das sich in den letzten Jahren geradezu zu einem Trendquartier entwickelt hat. Gemäss seinem statutarischen Auftrag wird sich der Heimatschutz auch in Zukunft für die Erhaltung der historischen Bausubstanz und in zweiter Linie auch für qualitätsvolle neue Architektur einsetzen. Im Bauboom der sechziger und siebziger Jahre hat das städtebauliche Erscheinungsbild des Quartiers arg gelitten. Dazu ist das Nötige im ISOS Band Basel-Stadt gesagt.	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<i>Eingabe von: Heimatschutz Basel</i>		1442
7	Allgemein	Im Grossen und Ganzen erweist sich die umfassende Grundlage aus unserer Sicht als belastbare Basis für die weiteren anstehenden und zukunftsgerichteten Planungsschritte. <i>Eingabe von: Gemeinde Binningen</i>	Zur Kenntnis genommen.	1448
8	Allgemein	Der Gemeinnützige Verein für Alterswohnungen hat bereits Ende der 50er Jahre die private Initiative ergriffen und am Bruderholzweg 3 im Quartier Gundeldingen eine Alterssiedlung mit rund 50 Wohnungen für bedürftige Menschen erstellt. Seit diesem Zeitpunkt betreibt der Verein diese Alterssiedlung mit niederschwelliger Betreuung durch eine Siedlungsleiterin zum Wohle seiner Bewohner und der Quartierbevölkerung. Wir unterstützen den Teilrichtplan Gundeldingen und die sorgfältige und verantwortungsvolle Herangehensweise. <i>Eingabe von: Gemeinnütziger Verein für Alterswohnungen</i>	Zur Kenntnis genommen.	1453
9	Allgemein	Der Stadtteilrichtplan: «Die Grundzüge der erwünschten räumlichen Entwicklung des Lebensraumes Gundeldingen sind im Stadtteilrichtplan in Form von strategischen Aussagen mit behördenverbindlichen Stossrichtungen und erläuternden Konzeptteilen dargelegt.» (S. 4) Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen führt somit hauptsächlich Grundsätze zur Quartierentwicklung auf, die planerisch einerseits auf bestehende Bebauungen (Passerellen SBB (u.a. Areal Nauentor), mögliche Parkings, Busterminalstandort), andererseits auf Entwicklung der in Umgestaltungsplanung befindlichen Quartierteile Wolf, Walkeweg, Dreispitz (Nordspitze und Mitte) eingeht. (https://www.planungsamt.bs.ch/arealentwicklung). Schwerpunkte sind: Entwicklung der Randgebiete, Schaffung von Wohnraum, Schaffung von Arbeitsplätzen, Schaffung von Freiräumen, auch durch Umgestaltung, Verminderung Verkehr durch kürzere Wege und Regelung der Verkehrsflüsse Grundsätze dabei sollen sein: Beachtung der Ökologie, Low Energy, Low Cost, Menschen im Zentrum. <i>Eingabe von: BastA!</i>	Zur Kenntnis genommen.	1460
10	Allgemein	Stand der Entwicklung: Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen hält Grundsätze fest, die als Zielsetzung nicht fraglich scheinen. <i>Eingabe von: BastA!</i>	Zur Kenntnis genommen.	1486
11	Allgemein	Einschätzung: Der Quartierplan in dieser Form scheint sorgfältig und geht differenziert auf verschiedene Bedürfnisse ein. Allerdings lässt er	Zur Kenntnis genommen.	

auch viel offen. Er bewegt sich nicht auf der «Flughöhe» (Begriff am Infoabend) der direkten Umsetzung und Nutzung.

Eingabe von: BastA!

1487

12 Allgemein

Mit dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen konkretisiert der Kanton Stadt-Basel seine Entwicklungsziele für den „Lebensraum Gundeldingen“ über die kommenden 15-20 Jahre. Dabei stehen die Verdichtung und die Schaffung von qualitativem Lebensraum im Vordergrund. Um diese Ziele zu erreichen, werden insbesondere im Bereich Mobilität, Lebens- und Wohnraum Massnahmen behördenverbindlich festgeschrieben.

Ausgangslage: Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist das Resultat des abgeschlossenen Entwicklungsschwerpunktes „Stadtentwicklung Basel Süd/ Gundeli Plus“. Er wurde vom Regierungsrat im kantonalen Richtplan der Verwaltung in Auftrag gegeben. Der Stadtteilrichtplan hat die Stellung eines kommunalen Richtplans und ist als fakultatives Instrument des kantonalen Bau- und Planungsgesetz (BPG) §94 Abs. 2 ein behördenverbindliches Dokument. Er ist dem kantonalen Richtplan unterstellt und konkretisiert die verschiedenen kantonalen Planungsinstrumente für den spezifischen Lebensraum. Er ist weitaus detaillierter ausgearbeitet als der kantonale Richtplan und koordiniert raumwirksame Bedürfnisse im Quartier.

Eingabe von: Handelskammer beider Basel

1490

Zur Kenntnis genommen.

13 Allgemein

Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Entwicklungsziele für den „Lebensraum Gundeldingen“ grundsätzlich.

Eingabe von: Handelskammer beider Basel

1493

Zur Kenntnis genommen.

14 Allgemein

Der Elternrat setzt sich aktuell aus 38 Elterndelegierten aus 25 Schul- und Kindergartenklassen sowie einer Schulleiterin, zwei Lehrpersonenvertreterinnen und einem Vertreter der Tagesstrukturen zusammen. In unserer Sitzung vom 27. März 2019 haben wir in vier Arbeitsgruppen den Richtplan für die im Umfeld der Schule und Kindergärten liegenden Gebiete geprüft. Die Rückmeldungen und Ideen der Arbeitsgruppen wurden gesammelt und zusammengefasst. Das beiliegende Feedback zum Richtplan wurde anschliessend dem gesamten Elternrat zur Genehmigung vorgelegt. Wir möchten Ihnen herzlich dafür danken, dass Sie sich bereit erklärt haben, Dinge, die nicht der Flughöhe des Richtplans entsprechen, an die richtigen Stellen weiterzuleiten.

Eingabe von: Elternrat Margarethen

1494

Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
15	Allgemein		Wir können dem Stadtteilrichtplan zustimmen, wenn unsere Korrekturvorschläge im Text aufgenommen werden. <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.	1520
16	Allgemein		Grundsätzlich betrachten wir den Stadtteilrichtplan Gundeldingen als einen guten Ansatz einer umfassenden Entwicklungsbetrachtung – vielleicht ist er etwas wenig visionär und zu vorsichtig. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.	1521
17	Allgemein		Grundsätzlich stimmen wir dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen zu. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.	1526
18	Allgemein		Generell stimmen wir dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen zu. Die Fülle von behördenverbindlichen Planungsanweisungen lässt eine Umsetzung all dieser Vorhaben in nützlicher Frist fast unmöglich erscheinen. Sieht man sich das Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof an, so ist zwar 2014 festgelegt worden, dass bis 2019 ein Beschluss zur Realisierung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz vorliegen soll. Es scheint aber, dass sich nach fünf Jahren in dieser Sache nichts bewegt, zumindest ist noch kein entsprechender Ratschlag für den Grossen Rat in Aussicht. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Es handelt sich um viele Planungsanweisungen, welche sich jedoch an verschiedene Ämter innerhalb des BVD adressieren. Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen hat einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren. Die Anzahl ist dem Planungshorizont entsprechend angemessen.	1535
19	Allgemein		Grundsätzlich stimme ich dem Stadtteilrichtplan zu und begrüsse für das Quartier beruhigenden Massnahmen. <i>Eingabe von: Privat</i>	Zur Kenntnis genommen.	1544
20	Allgemein		Das Quartier hat einen grossen Anteil an Wohnbevölkerung und das wird mit der Aufwertung des Bahnhofs noch zunehmen, daher ist der Wohnsituation bzw. der Freiraumsituation deutlich mehr Gewicht zu geben als der Mobilität. <i>Eingabe von: Privat</i>	Zur Kenntnis genommen: Der Themenbereich Mobilität ist ein gleichberechtigter Bestandteil des Stadtteilrichtplanes. Beim Themenbereich Mobilität werden Verbesserungen für die Quartierbevölkerung erreicht, wie beispielsweise die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Längsachsen oder zusätzliche Verbindungen über das Gleisfeld u.a. auch für den Fussverkehr.	1545
21	Allgemein		Grundsätzlich finden wir die geleistete Arbeit sehr gut und das vorliegende Ergebnis begrüssenswert. <i>Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz</i>	Zur Kenntnis genommen.	1552
22	Allgemein		Stufengerechtigkeit: Der Stadtteilrichtplan weist generell einen hohen	Zur Kenntnis genommen: Bei den Gestaltungsmerkmalen "befestigt",	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Detaillierungsgrad auf. Es stellt sich die Frage der Stufengerechtigkeit. Ob z.B. die Ausführungen zur Gestaltung (befestigt, stadtrün, naturnah) auf Stufe Teilrichtplan festgehalten werden sollen, ist fraglich. Dies sind Elemente, die üblicherweise auf Stufe Bauprojekt entschieden werden.</p>	<p>"stadtrün" und "naturnah" handelt es sich lediglich um eine ganz grobe Einteilung. Sie gibt vor, ob es sich eher um einen Platz, eine parkähnliche Grünanlage, eine Grünanlage mit vielen naturnahen Flächen oder eine Kombination davon handelt. Welche Materialien für die einzelnen Oberflächen verwendet werden oder welche Art von Bepflanzung gewählt wird, ist im Detail tatsächlich auf Stufe Projekt zu entscheiden.</p>
		<p><i>Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz</i> 1554</p>	
23	Allgemein	<p>Als Person die bereits seit 14 Jahren sehr gerne in der Stadt Basel lebt und sich darauf freut den Wohnort demnächst ins Gundeldinger-Quartier zu verlegen, verfolge ich interessiert die planerischen Vorhaben der Stadt im Allgemeinen und die das Quartier Gundeldingen betreffend im Besonderen. Ich möchte hiermit meine Anregungen im Zusammenhang mit dem vorliegenden Stadtteilrichtplan Gundeldingen mitteilen.</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<p><i>Eingabe von: Privat</i> 1561</p>	
24	Allgemein	<p>Die Grüne Partei Basel-Stadt dankt dem Regierungsrat zur Möglichkeit der Stellungnahme zur Vernehmlassung über den Stadtteilrichtplan Gundeldingen. Grundsätzlich ist dieser Entwurf begrüßenswert, da die Lebensqualität gesteigert werden soll, etwa in dem die Grün- und Freiräume verbessert und die Attraktivität für den Velo- und den Fussverkehr gesteigert werden sollen. Zudem sind die neuen Teile auf dem Wolf und Dreispitz Nord eine Bereicherung für Gundeldingen und können durch zusätzlichen Wohnraum auch eine Entlastung für die Mieterinnen sein (siehe Basel 2035).</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i> 1597</p>	
25	Allgemein	<p>Allgemeines/Übergeordnetes: Wir stimmen dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen teilweise zu. Begründungen/Bemerkungen: Der vorliegende Entwurf bringt einige spürbare Verbesserungen für die Bewohnerinnen des Quartiers. Jedoch handelt es sich vor allem bei den Massnahmen im Verkehrsbereich und bei der Begrünung vor allem um Prüfaufträge. Es ist bei diesen dann zu befürchten, dass sie nicht umgesetzt werden, wie zum Beispiel die 1986 versprochene Allee in der Bruderholzstrasse.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Anzahl der Nutzungsansprüche und der gesetzlichen Anforderungen insbesondere im Strassenraum sind sehr hoch. Aufgrund der engen Platzverhältnisse, besonders im Blockrandgeviert, schliessen sich Ansprüche gegenseitig auch aus. Erst im Rahmen der Erhaltungsplanung kann nach den erforderlichen Untersuchungen sorgfältig eruiert werden, welche Nutzungen berücksichtigt werden können. Da diese Planungen unter Umständen erst in einem langen Zeitraum erfolgen werden, sind die dann geltenden Rahmenbedingungen noch nicht alle bekannt. Deshalb wird bewusst noch nicht von "sichern" gesprochen.</p>
		<p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i> 1603</p>	
26	Allgemein	Wir stimmen dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen im Grundsatz zu.	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<p>Eine äusserst umfassende, vorausschauende Planung. Was etwas vage geblieben ist, sind die planerischen Zielsetzungen, die das Ganze zusammenhalten (Zielsetzungen, wie sie im Gundeldinger Manifest von 2010 festgehalten sind).</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i></p>	1638	
27	Allgemein	<p>Allgemeine Bemerkungen: Der Gewerbeverband Basel-Stadt steht Massnahmen zur Steigerung der Lebensqualität und Stärkung der Standortattraktivität des Quartiers positiv gegenüber. Auch sollen die Transformationen auf den Arealen im Norden vom Dreispitz, Am Walkeweg und rund um den Bahnhof Basel SBB zügig vorangetrieben werden. Durch eine qualitativ hochwertige Verdichtung kann der Druck auf die noch wenigen bestehenden Wirtschaftsflächen gesenkt werden. Die noch bestehenden Gewerbeflächen stehen unter grossem Umnutzungsdruck zugunsten einer wertschöpfungsintensiveren Wohnnutzung. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert daher, der Verdrängung des Gewerbes aus der Stadt mit entsprechenden Massnahmen entgegenzuwirken. Um die Rahmenbedingungen und geeignete Planungsmassnahmen dafür festzulegen, ist nicht nur der kantonale Richtplan, sondern sind auch die Stadtteilrichtpläne von Bedeutung.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen: Die Stossrichtung N6 soll der Verdrängung des Gewerbes durch andere Nutzungen soweit als möglich entgegenwirken. Dies wird mit der Planungsanweisung 7a erreicht (Stärkung des linearen Zentrums Güterstrasse) oder mit der zweiten Planungsanweisung im Objektblatt 11 (Lebensraum Gundeldingen). Diese weist den Kanton Basel-Stadt (Federführung beim Departement WSU) an, sich langfristig für ein vielfältiges Angebot an Gewerbe im Perimeter einzusetzen und die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen dabei zu unterstützen diese Vielfalt zu erhalten und weiterzuentwickeln. Somit leistet auch der Stadtteilrichtplan seinen Beitrag das Gewerbe im Quartier zu erhalten.	1647
28	Allgemein	<p>Konzeptteil Nutzungen: Der Gewerbeverband Basel-Stadt ist mit der Stossrichtung im Teilkonzept «Nutzungen» einverstanden. Positiv anzumerken ist die vorzeitige Einbindung des Gewerbes in die Erarbeitung des Stadtteilrichtplanes durch die Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen, Bruderholz, Dreispitz (IGG). Dadurch verringert sich das Risiko möglicher Nutzungskonflikte von Beginn weg. Die gemeinsame Planung dient letztendlich auch der Quartiersbevölkerung, die damit auf umfangreiche Quartiers- wie auch publikumsorientierte Nutzungen zugreifen können. Das wirkt sich stark auf die Standortattraktivität aus.</p> <p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen.	1648
29	Allgemein	<p>Sammlung aller Quellen & Grundlagen, und diese zentral verfügbar machen? Z.B. Gundeldinger Manifest 2010, Quartierrichtplan Gundeldingen 1986, Masterplan Bahnhof SBB, etc.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i></p>	Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist eine Planungshilfe für die Verwaltung. Die Planer haben Zugriff auf die im Stadtteilrichtplan erwähnten Grundlagen.	1676
30	Allgemein	<p>Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen ist eine umfassende Bestandaufnahme, in den die langjährige Arbeit der Verwaltung und</p>	Zur Kenntnis genommen.	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		viele Ergebnisse aus dem intensiven Austausch mit Teilen der Quartierbevölkerung eingeflossen sind. Wir bedanken uns bei den beteiligten Personen für die sorgfältigen Abklärungen (...) <i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	1747
31	Allgemein	Wir stimmen dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen im Grundsatz zu. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1749
32	Eigeninitiative	Eigeninitiative: Es ist nicht entscheidend, wer die Eigeninitiative und die Arbeit auf sich nimmt. Es darf keine Einschränkungen geben, wer zu den jeweiligen Themen aktiv wird. Als Beispiele können (z.B. Der VCS, der TCS, der Gewerbeverband, politische Parteien) herangezogen werden. Alle diese sind keine Quartierorganisationen und sollen ebenfalls berechtigt sein im Quartier Initiativen zu ergreifen. Alle Texte im Dokument, die folgende Formulierung beinhalten "... unterstützt Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen beim..." Unser Vorschlag: "...unterstützt Eigeninitiative beim ..." <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Natürlich dürfen auch Parteien, Gewerbeverband etc. die Initiative ergreifen und sich für das Quartier einsetzen. Diese Formulierung ist mit dem begleitenden Beirat vorbesprochen worden. In der Richtplansprache wollen wir so zum Ausdruck bringen, dass sich die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen für diese Themen einsetzen möchten und dabei vom Kanton unterstützt werden. 1341
33	Eigeninitiative	Eigeninitiative: Auch bei weiteren Hinweisen auf „... unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen...“ (z.B. zweite Planungsanweisung Objektblatt 11, Seite 120) sollte dies wie folgt geändert werden: „... unterstützt Organisationen ...“ <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Natürlich dürfen auch Parteien, Gewerbeverband etc. die Initiative ergreifen und sich für das Quartier einsetzen. Diese Formulierung ist mit dem begleitenden Beirat vorbesprochen worden. In der Richtplansprache wollen wir so zum Ausdruck bringen, dass sich die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen für diese Themen einsetzen möchte und dabei vom Kanton unterstützt werden. 1342
34	Klima	Trotzdem hat der Entwurf für den Stadtteilrichtplan einen grundsätzlichen Mangel: obwohl er die Stossrichtung der Stadtentwicklung bis 2040 vorgeben will, wird zu wenig ersichtlich, wie dieser einerseits zu der in den Pariser Klimazielen festgelegten Dekarbonisierung der Gesellschaft beitragen und andererseits wie er die Folgen der Klimaerhitzung abmildern soll. Zudem sieht der Stadtteilrichtplan keine Entwicklung hin zu einer dekarbonisierten Gesellschaft vor. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Der Stadtteilrichtplan leistet einen Beitrag zu einer Verbesserung des Stadtklimas, indem u.a. Baumpflanzungen geprüft, neue Freiräume geschaffen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr definiert werden. Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt (kantonaler Richtplan), die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima werden hierbei berücksichtigt. 1738
35	Partizipation	Namens des Vereins möchten wir für die zukünftige Umsetzung und Konkretisierung in den folgenden separaten Verfahren und Projekten die folgenden Bemerkungen und Anregungen anbringen: Wir regen an,	Berücksichtigt: Alterssiedlungen und Alterswohnungen werden als wichtige Institutionen wie folgt ergänzt. Kapitel 3 (Seite 30):

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>analog der genannten Institutionen Alterszentrum Falkenstein und Stiftung Haus Momo auch die Alterssiedlung Gundeldingerhof des Gemeinnützigen Vereins für Alterswohnungen als wichtige Infrastruktur im Teilrichtplan namentlich aufzuführen.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinnütziger Verein für Alterswohnungen</i></p>	<p>Alle drei befinden sich im Grundeigentum der Einwohnergemeinde Basel. <i>Zudem befindet sich am Bruderholzweg die Alterssiedlung Gundeldingerhof und an der Meret Oppenheim-Strasse die Seniorenresidenz Südpark. Südwestlich...</i></p> <p>Objektblatt O3 Gundeldingerstrasse (Ausgangslage): <i>In unmittelbarer Nähe zu diesen Freiräumen befinden sich das Alterszentrum am Bruderholz, die Alterssiedlung Gundeldingerhof sowie die Stiftung Haus Momo an der Bruderholzstrasse.</i></p> <p>Zielbild Freiräume und Gesamtkarte: Legende ergänzen: Alters- und Pflegezentrum, Alterssiedlung 2 Einträge ergänzen Alterssiedlung Gundeldingerhof am Bruderholzweg 3 Seniorenresidenz Südpark, Meret Oppenheim-Strasse 62</p> <p style="text-align: right;">1402</p>
36 Partizipation		<p>Bei der weiteren Entwicklung der erwähnten Grünfläche Thomas Platter-Haus/Euer Werkhof, bitten wir um eine enge Absprache mit uns und der Stiftung Thomas Platter-Haus. Unsere Alterssiedlung besteht aus zwei Baukörpern mit Kleinwohnungen, die über Laubengänge vom Bruderholzweg und der Gundeldingerstrasse her erschlossen werden. Die Wohn- und Schlafräume sind ausschliesslich auf den gemeinsamen Garten mit dem Thomas Platter-Haus hin orientiert. Die Erdgeschosswohnungen liegen auf der Ebene des Gartens und haben direkten Zugang zu diesen. Alle Wohnungen sind deshalb auf eine ruhige, private und geschützte Gartenseite angewiesen. Bisher hat es sich bewährt Teile dieses Gartens ohne Einzäunung gemeinsam zu betreiben und eine gewachsene Art halbprivater Nutzung zu ermöglichen, weil diese in respekt- und rücksichtsvoller Art und Weise gelebt wurde. Unsere Bewohner, alte und sehr alte Menschen, haben ein erhöhtes Schutz- und Ruhebedürfnis. Sie sind deutlich weniger mobil und zeitlich stärker als andere Generationen an ihre engste Wohnumgebung gebunden.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinnütziger Verein für Alterswohnungen</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Es ist vorgesehen, dieses Projekt gemeinsam und im Austausch mit allen Beteiligten und den Nachbarn, dazu gehört auch der gemeinnützige Verein für Alterswohnungen, weiterzuentwickeln.</p> <p style="text-align: right;">1403</p>
37 Partizipation		<p>Es ist uns wichtig, dass angesichts des erhöhten Nutzungsdrucks auf die Grünflächen und Aussenräume den Bedürfnissen unserer Alterssiedlung und unserer Mieterinnen und Mieter bei der angedachten Entwicklung und Aktivierung gebührend Rechnung getragen wird. Es ist uns daher ein Anliegen, frühzeitig einbezogen zu werden und gemeinsam zu praktikablen Lösungen beitragen zu können. Wir wollen nicht die Generationen gegeneinander ausspielen, sondern mit intelligenten und austarierten Lösungen eine angemessene und zeitgemässe Nutzung der öffentlichen Aussenräume befördern.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinnütziger Verein für Alterswohnungen</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Es ist vorgesehen, den Freiraum beim Thomas Platter-Haus / Schulhaus Brunnmatt gemeinsam und im Austausch mit allen Beteiligten und den Nachbarn, dazu gehört auch der gemeinnützige Verein für Alterswohnungen, weiterzuentwickeln.</p> <p style="text-align: right;">1404</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
38 Partizipation		<p>Mitsprache: Mitsprache der Quartierbewohner*innen war eingeplant. Mehrere Vereine und Gruppen des Quartiers waren einbezogen, gemäss Aussage am Infoabend gestaltete sich aber der Einbezug ausserhalb bestehender Gremien schwierig. So waren z.B. beim Projekt Walkeweg 2 Personen aus der bestehenden Siedlung Duggingerhof einbezogen, der Abwart und eine zweite Person, deren Namen jedoch nicht genannt werden konnte (somit ziemlich sicher niemand aus den Häusern, die genau gegenüber des neu zu überbauenden Areals liegen und daher direkt betroffen sind). Die Frage, wo bezüglich der Überbauung Walkeweg Mitsprache jetzt möglich sei, konnte nicht klar beantwortet werden, die Planung sei eigentlich abgeschlossen. Eine Teilnehmerin, die nach Planung von Wohneinheiten für alternative Wohnformen fragte, erhielt die Auskunft, sie solle ihr Anliegen bei Immobilien BS deponieren. Auf Fragen zu Verkehr (Parkplätze, Busbahnhof, Veloparking) und Ausbau Über- bzw. Unterführungen SBB wurde auf die Grundsätze hingewiesen; ausser bei der Überführung Nauentor sei die Planung erst angedacht.</p> <p>Information, Kommunikation, Mitsprache: Allen Interessierten (Vereine, Anwohnerschaft etc.) sollen klare und detaillierte Informationen konzentriert zugänglich sein, die Auskunft über den Stand der einzelnen Räume im Wandel geben: Planungsstand, Zeitplan, Ansprechstellen für Anliegen, Möglichkeiten der Mitsprache. Das ist zurzeit nicht einfach zu eruieren, weder über Websites noch in mündlicher Nachfrage. Informationen über Kantonsblatt oder Internet sind nicht ausreichend: es braucht direkte Einladungen (Flyer, Brief, Aushänge und Plakate – diese nicht nur im Zentrum des Gundelis selber, sondern auch an den Rändern des Gundelis). Anwohner*innen sollen angehört werden und Mitspracherechte haben. Frühere Erfahrungen (z.B. St. Alban-Vorstadt) zeigten, dass Anliegen der direkt betroffenen Anwohnerschaft nicht oder nur pro forma berücksichtigt wurden. Wir erwarten bei den geplanten Projekten Gundeldingen Mitsprache, die ernstgenommen wird und in die Umsetzung einfliesst.</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Zur Erarbeitung des Stadtteilrichtplans Gundeldingen hat eine umfassende Partizipation stattgefunden. Solche Prozesse werden jeweils am Schluss des Projektes ausgewertet, so dass die Verwaltung daraus lernt. Die Partizipation zum Stadtteilrichtplan ersetzt nicht die Partizipation bei den nachfolgenden Projekten, aber setzt eine weitere behördenverbindliche Anforderung an diese Projekte. Bei der Arealentwicklung "Am Walkeweg" hat ebenfalls eine Partizipation stattgefunden. Anliegen können beim Projektleiter der Abteilung Areal- und Nutzungsplanung deponiert werden.</p>
39 Partizipation		<p>Der Einbezug der Quartierinteressen ist sehr begrüssenswert, wichtig ist auch der begleitende Prozess bei der Umsetzung.</p> <p><i>Eingabe von: Privat</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Partizipation zum Stadtteilrichtplan ersetzt nicht die Partizipation bei den nachfolgenden Projekten bzw. bei der Umsetzung. Die Planungsanweisung im Objektblatt 11 sichert diese Absicht behördenverbindlich: <i>Bei privaten Arealentwicklungen setzt sich der Kanton kurz- bis langfristig dafür ein, dass die interessierte Quartierbevölkerung sich in geeignetem Masse beteiligen kann.</i> Eine Partizipation ist allerdings nur bei Projekten mit Handlungsspielraum möglich.</p>

1461

1546

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
40	Partizipation	<p>Diskutiert wurden auch Veloparkplätze, ober- und unterirdische Passerellen Bahnhof, Standort Busbahnhof. Diese Punkte sind planerisch erst angedacht, werden aber die Anbindung des Gundelis und die Verkehrsflüsse massgeblich beeinflussen. Hier sollten Mitsprachemöglichkeiten sichergestellt werden.</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Mitsprache erfolgt über die gängigen Partizipationsverfahren.</p> <p style="text-align: right;">1565</p>
41	Partizipation	<p>Stand der Entwicklung: Die einzelnen Teilprojekte sind unterschiedlich weit entwickelt. Es lässt sich aus den Unterlagen und Info-Veranstaltung nicht erschliessen, wie genau der Planungsstand für die einzelnen Teilprojekte ist und wo und in welchen Zeitrahmen Möglichkeiten der Mitwirkung/Einsprache bestehen. Es stellt sich die Frage nach Übersicht der Planungs- und Umsetzungsschritte der einzelnen Teilprojekte.</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Dass verschiedene Teilprojekte nicht den gleichen Planungsstand aufweisen, ist üblich und liegt in der Natur der Sache. Der Stadtteilrichtplan zeigt mit dem Koordinationsständen Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung auf, wie weit die einzelnen Projekte in Bezug auf die Abstimmung fortgeschritten sind. Falls die Massnahme nicht im Rahmen der Erhaltungsplanung umgesetzt wird, ist jeweils ein Planungshorizont definiert (kurz-, mittel- und langfristig). Im Kapitel 2.5 zeigt eine Übersicht den Planungsstand der grossen Arealentwicklungen innerhalb des Perimeters.</p> <p style="text-align: right;">1566</p>
42	Partizipation	<p>Einleitung: 1.9 wird der Beirat zum Controlling beigezogen/involviert?</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Das Controlling wird durch die Verwaltung durchgeführt, die Resultate sind öffentlich.</p> <p style="text-align: right;">1639</p>
43	Partizipation	<p>Das Vorgehen mit aktiver Partizipation der Bevölkerung ist nicht selbstverständlich. Die Mitwirkung war und ist ein begrüssenswerter Versuch, der im Richtplan einen konkreten Niederschlag gefunden hat.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1675</p>
44	Ankunftsorte	<p>Die glp begrüsst auch das Vorhaben, weitere Perrons von der Margarethenbrücke her zu erschliessen, was die Passerelle entlastet und die Margarethenbrücke - sofern sie verbreitert wird - als Zugang zum Gundeli aufwertet.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Margarethenbrücke muss zwingend verbreitert werden, damit sie die Funktion als Ankunftsort erfüllen kann. Die Gleisquerung und die Gleiszugänge werden auch im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Stadtraum Bahnhof SBB weiterbearbeitet.</p> <p style="text-align: right;">1588</p>
45	Ankunftsorte	<p>5.1.3 Ankunftsorte: Die Ankunftsorte sind zurzeit grau und die Plätze zumeist versiegelt. Deshalb sollen diese nicht nur einen urbanen, sondern auch einen grünen Auftritt hinlegen.</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die Aussage, dass die Ankunftsorte urban in Szene gesetzt werden, schliesst eine Begrünung nicht aus. Da die Ankunftsorte auch als Transitraum für die grossen Personenströme dienen, sind sie mit grosszügiger Bewegungsfläche zu gestalten. Einzelne Baumpflanzungen können je nach Örtlichkeit im Rahmen des Gestaltungsprojekts geprüft werden. Die detaillierte Gestaltung wie auch einzelne Baumpflanzungen sind aufgrund des zu hohen</p>

Detailierungsgrad nicht relevant für den Stadtteilrichtplan.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1617

46 Arealentwicklung

Areal Am Walkeweg: «Mit einer Limitierung auf eine Bruttogeschossfläche von maximal 48'000 m² ist eine massvolle Verdichtung anzustreben.» (GRB 15.1.14) Ausnutzung: Im favorisierten Projekt wird eine BGF von 51'000 m² ausgewiesen, was die im GRB 2014 festgelegte Limitierungsgrösse von 48'000 m² um 6.25% überschreitet. Das wird nur möglich durch entsprechende Bauhöhe und vor allem Einschränkung von Grünfläche. Grünflächen sind vergleichsweise spärlich, es wird nicht klar, wie bestehende ökologische Räume mindestens teilweise erhalten werden können (spezielle Flora und Fauna auf den Geleisbögen).

Zur Kenntnis genommen: Die im Bebauungsplan erster Stufe vorgegebenen 48'000 m² Bruttogeschossfläche werden eingehalten. Der favorisierte Entwurf aus dem Studienverfahren wurde entsprechend überarbeitet.

Der Stadtteilrichtplan sichert Grün- und Freiflächen auf dem Areal "Am Walkeweg". Diese sind in der Gestaltung auch naturnah zu realisieren. Die geforderten weitergehenden Abklärungen sind nicht richtplanstufengerecht, sie erfolgen im Rahmen der Arealentwicklung. Im Vorfeld der Arealentwicklung "Am Walkeweg" wurde ein ökologisches Gutachten erstellt und die Naturwerte und der Baumbestand aufgenommen. Daraus sind Randbedingungen für die städtebaulichen Wettbewerbe und Studien abgeleitet worden. In den weiteren Planungen und dem anstehenden Wettbewerb für eine Primarschule und den öffentlichen Platz werden ebenfalls Vorgaben auf Basis dieser Grundlagen formuliert. Ausserdem wird ein Freiraumkonzept für das ganze Areal erstellt, das die Art, Lage und Grösse von den Grün- und Freiflächen definiert. Der Gleisbogen bleibt als Biotopverbundachse erhalten.

Eingabe von: BastA!

1468

47 Arealentwicklung

Überbauung Nordspitze Dreispitzareal: Das jetzige Gebiet, wo u.a. Migros und Obi stehen, ist vorgesehen zur Überbauung mit drei Wohntürmen und weiteren Gebäuden. Gemäss Aussagen am Infoabend ist die Planung noch nicht konkretisiert und erst eine mögliche Form als Idee vorhanden.

Zur Kenntnis genommen.

Eingabe von: BastA!

1470

48 Arealentwicklung

Überbauung Walkeweg: Folgende Planungsvorgaben liegen gemäss Bericht «Areal «am Walkeweg». Bericht des Beurteilungsgremiums», S. 5 und S. 7 zugrunde:

- «Lage: Ein spezieller, von Stadtnatur geprägter Ort, zentral gelegen, unerwartet.
- Überbauungsqualität: Ein einzigartiger Lebensraum, mit einer speziellen Stimmung und hohem Identifikationspotenzial.
- Umgebung: Eine grüne Oase, die dank ihrer sorgfältigen Konzeption gleichzeitig Rückzugsmöglichkeit wie nachbarschaftliche Begegnung verspricht.
- Ausdruck: Qualitativ hochwertige Architektur, die auch emotional anspricht und sich weder einer Mode, noch einer Technik unterwirft, sondern das Leben der Bewohner in den Mittelpunkt stellt.

Zur Kenntnis genommen: Der Bericht des Beurteilungsgremiums war nicht Gegenstand der öffentlichen Vernehmlassung. Die Fragestellung ist nicht richtplanstufengerecht, sondern betrifft die nächste Planungsstufe, die Arealentwicklung.

Der Wolfgottesacker steht inklusive seiner Vorzone unter Denkmalschutz, das Tramdepot der BVB sowie die historischen Gebäude der Siedlung Duggingerhof sind im kantonalen Inventar der schützenswerten Bauten. Verschiedenen denkmalpflegerischen Aspekten wurde bereits mit den Vorgaben von Zonen- und Bebauungsplan entsprochen, so mit der Höhenlimitierung auf 9 Geschosse, dem Erfordernis, Baukörper in Bezug auf die denkmalrelevanten Bauten in der Nachbarschaft sorgsam zu setzen oder durch die Ausweisung der Grünanlagenzone zur

- Wohnungen: Praktische, gut organisierte Wohnungen, die mit minimalem Flächenaufwand ein Maximum an Nutzen für die Bewohner in der Wohnung und beim individuellen Aussenraum zur Verfügung stellen
 - Preis/Leistung: Durch den Verzicht auf unnötigen Flächen-und/oder Ausbau-Luxus (Suffizienz-Gedanke) in Kombination mit optimierten Baustrukturen und Planungs-und Bauprozessen ein absolut gutes Preis-/Leistungsverhältnis.»
- «Im Fokus stand das funktionale Potenzial der Freiräume unter Berücksichtigung folgender Anforderungen:
- Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren und Freiräumen.
 - ökologische Vernetzung, insbesondere die Verbindungen entlang der S-Bahn und vom Gleisfeld zur S-Bahn
 - Funktionen der Freiräume für die Nutzenden in unterschiedlichen Altersgruppen aus neuem Quartier und angrenzenden Quartieren
 - Umgang mit den bestehenden Naturwerten, insbesondere der flächenmässig und qualitativ gleichwertiger ökologischer Ersatz für nicht vermeidbare Eingriffe in schützenswerte Lebensräume
 - Min. 1'500 m2 grosser, auch von ausserhalb der Überbauung sicher erreichbarer Spielplatz
 - Berücksichtigung des angrenzenden Friedhofs»

Zwar nimmt das Projekt Walkeweg in ästhetischer Hinsicht stimmig den Gleisbogen auf (wie in der Beurteilung festgestellt wird), gegenüber der Überbauung Duggingerhof verhält es sich jedoch abgrenzend, indem die höchsten Gebäude gerade gegenüber der 2stöckigen Arbeiterhäuschen der Siedlung Duggingerhof stehen und offene Räume und Bauteile (wie z.B. offene Treppenhäuser, ebenso wie Plätze und Freiräume) gegen Norden zu ausgerichtet sind. Die neue Überbauung erweckt gegen den Walkeweg hin den Anschein einer Burg. Dies widerspiegelt in keinsten Weise die Zielsetzung der Berücksichtigung bestehender Bebauungen (Mit der Höhenentwicklung und der Lage von Baukörpern sind insbesondere denkmalpflegerische Aspekte des Wolfgottesackers sowie die Bebauung der Nachbarschaft zu berücksichtigen.» GRB 15.1.14) und der Integration der einzelnen alten und neuen Quartierteile.

Architektonische Aspekte: beim Projekt Walkeweg sind denkmalpflegerische Auflagen zu beachten: Einerseits der Wolfgottesacker, der ein eingetragenes Denkmal ist und somit auch den Umgebungsschutz für sich in Anspruch nimmt (was natürlich immer sehr Auslegungssache ist). Ferner ist die Arbeitersiedlung Duggingerhof integral im Inventar schützenswerter Bauten aufgenommen. Das heisst es besteht zwar zurzeit kein rechtsverbindlicher Denkmalschutz, aber zumindest ist die Siedlung für eine Eintragung ins Denkmalverzeichnis

Friedhofsmauer. Zudem hat die kantonale Denkmalpflege konkretisiert, dass die Fernwirkung vom Platz im oberen Zentrum des Friedhofs aus über das Abdankungsgebäude hinweg aus der Friedhofmitte sensibel ist. Es ist wichtig, dass der Blick aus der Anlagenmitte über das Abdankungsgebäude bzw. die Bäume und die östliche Einfriedungsmauer hinweg nicht durch eine bauliche Horizontlinie verstellt wird, sondern ein direkter Himmelbezug besteht. Der Studienauftrag wurde von der kantonalen Denkmalpflege begleitet. Die Anforderungen wurden gemäss der kantonalen Denkmalpflege alle erfüllt. Zudem wird zum Duggingerhof überall ein 45 Grad Winkel eingehalten.

aufgenommen, was im Bedarfsfall zum Tragen kommen könnte. Damit verbunden bestünde auch ein gewisser Umgebungsschutz, der von der Bebauungsplanung vis-à-vis zu berücksichtigen wäre (s. dazu Kommentar S. 7).

Eingabe von: BastA!

1485

49 Arealentwicklung

2.5.1 Dreispitzareal: Nordspitze und Mitte und 2.5.2. Arealentwicklungen am Walkeweg und am Depot Dreispitz: Die Entwicklungen auf den Arealen sind grundsätzlich sehr begrüssenswert, insbesondere weil damit mehr Wohnraum geschaffen werden sollen und so Druck vom Wohnungsmarkt genommen werden kann (siehe Strategiepapier Basel 2035). Wir erwarten, dass dabei aber Vorgaben zu sozialem und ökologischem Bauen gemacht werden.

Berücksichtigt: Auf den Arealen Nordspitze und "Am Walkeweg" wird ein Anteil an preisgünstigem Wohnen gesichert (siehe Planungsanweisung 8f und 10g). Beim Areal "Am Walkeweg" wird im Planungsgrundsatz eine soziale Durchmischung gefordert.

Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz ist anzupassen:

...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet die Transformation auf dem Areal Dreispitz Nordspitze zu einem neuen Wohn- und Arbeitsquartier und legt auf Basis des durchgeführten Studienauftrages bis 2020 mittels eines Bebauungsplanes nachfolgende Vorgaben fest. Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten: ...

Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O10 Walkeweg ist anzupassen:

...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet kurz- bis mittelfristig die Transformation auf dem Areal "Am Walkeweg" zu einem neuen attraktiven Wohngebiet mit einer ausgewogenen sozialen Durchmischung und sichert den neuen Schulstandort auf dem Areal. Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten. ...

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1609

50 Arealentwicklung

Dichte: Die Dichte im Gundeldingerquartier ist bereits heute sehr hoch. Deshalb sollte in den Richtplan aufgenommen werden, dass bei einer Bebauungsdichte über dem generellen Niveau des Gundeldinger Quartiers nachgewiesen werden muss, dass die zusätzliche Dichte sozial und ökologisch besonders verträglich ausgestaltet wird! Dazu gehören unter anderem sozialverträgliche Mietpreise, minimale Umweltauswirkungen des zusätzlich erzeugten Verkehrs und Zugang zu öffentlichen Grünräumen.

Teilweise berücksichtigt: Wie dicht gebaut werden darf, regelt der Zonenplan und die dazu geltenden Bauvorschriften gemäss Bau- und Planungsgesetz (BPG). Im Rahmen von Bebauungsplänen kann von der baurechtlichen Grundordnung abgewichen werden. Gleichzeitig kann mit dem Bebauungsplan in spezifischen Gebieten eine bessere Bebauung eingefordert werden. Bei den Arealentwicklungen Nordspitze und "Am Walkeweg" werden Bebauungspläne erarbeitet. Der Stadtteilrichtplan gibt dafür Eckwerte vor, wie die Sicherung von preisgünstigem Wohnraum, die Sicherung von Freiräumen und die Forderung nach einer ausgewogenen sozialen Durchmischung.

Das Thema Nachhaltigkeit und Ökologie soll noch ergänzt werden: Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz ist anzupassen:

...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet die Transformation auf dem

Areal Dreispitz Nordspitze zu einem neuen Wohn- und Arbeitsquartier und legt auf Basis des durchgeführten Studienauftrages bis 2020 mittels eines Bebauungsplanes nachfolgende Vorgaben fest. *Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten: ...*

Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O10 Walkeweg ist anzupassen:

...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet kurz- bis mittelfristig die Transformation auf dem Areal "Am Walkeweg" zu einem neuen attraktiven Wohngebiet mit einer ausgewogenen sozialen Durchmischung und sichert den neuen Schulstandort auf dem Areal. Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten.

Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)

1666

51 Arealentwicklung

Die Entwicklungen auf den Gebieten Nordspitze Dreispitz und Am Walkeweg sind grundsätzlich zu begrüssen. Der neu entstehende Wohnraum soll aber ökologischen und sozialen Ansprüchen genügen (siehe Basel 2035).

Berücksichtigt: Auf den Arealen Dreispitz Nordspitze und "Am Walkeweg" wird ein Anteil an preisgünstigem Wohnen gesichert (siehe Planungsanweisung 8f und 10g). Beim Areal "Am Walkeweg" wird im Planungsgrundsatz eine soziale Durchmischung gefordert.

Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz ist anzupassen:

...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet die Transformation auf dem Areal Dreispitz Nordspitze zu einem neuen Wohn- und Arbeitsquartier und legt auf Basis des durchgeführten Studienauftrages bis 2020 mittels eines Bebauungsplanes nachfolgende Vorgaben fest. Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten: ...

Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O10 Walkeweg ist anzupassen:

...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet kurz- bis mittelfristig die Transformation auf dem Areal "Am Walkeweg" zu einem neuen attraktiven Wohngebiet mit einer ausgewogenen sozialen Durchmischung und sichert den neuen Schulstandort auf dem Areal. Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten.

Planungsanweisungen zu preisgünstigem Wohnraum für das Areal Nordspitze und "Am Walkeweg" sind im Stadtteilrichtplan bereits enthalten.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1741

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
52	Gewerbe		<p>Spannungsfelder: Es soll verdichtet gebaut werden, zusätzlicher Wohnraum (in grösserem Stil) geschaffen werden und gleichzeitig auch (grüne und andere) Freiräume entstehen in einem Quartier, das bereits dicht bebaut ist. Das sind Ansprüche, die sich in sich widersprechen und denen Interessenkonflikte inhärent sind. Wenn Raum umgenutzt wird, geht es nicht ohne Verlust.</p> <p>...die Überbauungen Dreispitzareal und Wolf nehmen Raum in Anspruch, der bis anhin dem Kleingewerbe zur Verfügung stand.</p> <p>Bei der Umsetzung Dreispitzareal ist es wahrscheinlich, dass zusätzliche Grünräume entstehen, da jetzt alles gewerblich genutzt wird.</p> <p>Gewerbe: Dreispitzareal und Wolf sind heute insbesondere von Kleingewerbe genutzt. Hier wird ein massiver Umbau stattfinden zu Wohn- und andern Arbeitsflächen. Dies hat Einfluss auf den Charakter des Quartiers, auf die Ökonomie der Kleingewerbler*innen. Aus dem Stadtteilrichtplan ist nicht ersichtlich, wie dieser Verlust einerseits der jetzt ansässigen Kleingewerbler*innen, andererseits der Kunden, die stadtnah ihre Leistungen beziehen können, in der Planung Platz findet. Der Stadtteilrichtplan fokussiert auf Wohnen, Verkehr, Freiräume und soziale Aspekte.</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Mit Ausnahme der Nordspitze bleibt das Dreispitzareal dem Arbeiten und teilweise der Bildung vorbehalten. Bei der Nordspitze soll neu auch Wohnen möglich sein. Der Stadtteilrichtplan sichert in der Nordspitze neben einem Mindestanteil Wohnen auch einen Mindestanteil für das Gewerbe. Bei den bestehenden Nutzungen auf der Nordspitze handelt es sich zu einem grossen Teil um Verkaufsnutzungen und nicht um Kleingewerbe. Die Flächen der Verkaufsnutzungen sollen in der Summe gleich bleiben. Der Wolf ist ausserhalb des Perimeters.</p> <p style="text-align: right;">1467</p>
53	Gewerbe		<p>Überbauung Dreispitz: Auch hier soll die Schaffung von Wohnungen im Vordergrund stehen und dem Kleingewerbe Raum belassen. Allerdings handelt es sich auch in diesem Fall um eine Form der Verdrängung von bestehenden Strukturen. Das Areal ist jetzt dicht besetzt von Kleingewerbe, das hier günstige Bedingungen hat. Die Umnutzung in Wohn- und Arbeitsraum lässt vermuten, dass dies einhergeht mit Verdrängung von bestehendem Kleingewerbe. Ein spezielles soziales und wirtschaftliches Umfeld verschwindet [was genau ist geplant? Varianten Lego und Dublo von Hezog & de Meuron?]. Kleingewerbebetriebe in Stadtnähe sollten weiterhin Raum zu ähnlichen Bedingungen wie bisher haben, damit die Betriebe weiterbestehen können. Hier wäre eine Klärung mit den jetzigen Nutzern gut.</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Mit Ausnahme der Nordspitze bleibt das Dreispitzareal dem Arbeiten vorbehalten. Bei der Nordspitze soll neu auch Wohnen möglich sein. Der Stadtteilrichtplan sichert in der Nordspitze neben einem Mindestanteil Wohnen auch einen Mindestanteil für das Gewerbe. Bei den bestehenden Nutzungen auf der Nordspitze handelt es sich zu einem grossen Teil um Verkaufsnutzungen und nicht um Kleingewerbe. Die Flächen der Verkaufsnutzungen sollen in der Summe gleich bleiben.</p> <p style="text-align: right;">1469</p>
54	Gewerbe		<p>Zudem beobachtet sie mit Besorgnis die Aufweichung bestehender Wirtschaftsflächen. Wohnen – ja zu mehr Wohnraum aber nicht auf Kosten der Unternehmen: Mit Bedauern stellt die Handelskammer fest, dass nach der Umzonung der Industriezone „Am Walkeweg“ in eine Wohnzone weitere Wirtschaftsflächen unter Druck geraten. Die im Stadtteilrichtplan beschriebene Regelung „Der Verdrängung des Gewerbes durch andere Nutzungen ist soweit als möglich entgegenzuwirken“ erachtet die Handelskammer als problematisch und</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Mit Ausnahme der Nordspitze bleibt das Dreispitzareal dem Arbeiten und der Bildung vorbehalten. Auch wenn im Dreispitz Mitte und Süd keine Transformation vorangetrieben wird, unterliegen alle Areale einem Wandlungsprozess. Es werden keine Gewerbebetriebe aktiv verdrängt. Bei der Nordspitze soll neu auch Wohnen möglich sein. Der Stadtteilrichtplan sichert aber in der Nordspitze neben einem Mindestanteil Wohnen auch einen Mindestanteil für das Gewerbe und konkretisiert somit die</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>zu vage. Fazit: Die Handelskammer befürchtet jedoch, dass die Bedeutung der Wirtschaftsflächen auf dem Dreispitz unterschätzt wird. Die Handelskammer bedauert die sich abzeichnende Verdrängung der Unternehmen aus dem südlichen Dreispitz und fordert vom Kanton ein griffiges Management zum Erhalt und zur Weiterentwicklung strategischer Wirtschaftsflächen.</p>	<p>Stossrichtung N6. Die Flächen der Verkaufsnutzungen auf der Nordspitze sollen in der Summe gleich bleiben. Gemäss dem Objektblatt 11 zweite Planungsanweisung soll sich der Kanton für ein vielfältiges Angebot an Gewerbe einsetzen.</p>
		<p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	1492
55	Gewerbe	<p>Konzeptteil Freiräume: Der Gewerbeverband Basel-Stadt ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung der Freiraumversorgung im Quartier einverstanden. Eine Konzentration der Massnahmen auf die Arealentwicklungen ist grundsätzlich sinnvoll. Das Gewerbe, vor allem das noch vielfach im Quartier bestehende Gewerbe in den Hinterhöfen, darf jedoch nicht zu Gunsten einer verstärkten Freiraumnutzung bzw. aufgrund der Schaffung zusätzlicher Begegnungsorte im öffentlichen und privaten Raum verdrängt werden. Das Potenzial im Quartier für zusätzliche Freiräume liegt in den flächigen Arealentwicklungen, vor allem «Am Walkeweg» und Dreispitz Nord.</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	1649
56	Gewerbe	<p>Wichtig ist die Beibehaltung der vorgesehenen Einteilung der Nutzungen auf dem Dreispitz-Areal. Eine umfassende Wohnnutzung und Aufwertung des Dreispitz Nord ist aufgrund der umliegenden Wohnnutzung im östlichen Gundeldinger Quartier und der Lage im Allgemeinen sinnvoll. Die Teilbereiche Dreispitz Mitte wie auch Dreispitz Süd (inklusive der Flächen auf dem Gebiet der Gemeinde Münchenstein) sollen weiterhin der Arbeitsnutzung vorbehalten sein. Der Gewerbeverband Basel-Stadt erachtet die kantonale Strategie einer einheitlichen Mischnutzung auf sämtlichen Transformationsarealen Kanton Basel-Stadt als nicht zielführend für den nachhaltigen Erfolg des Wirtschaftsstandorts Basel. Das Areal Dreispitz eignet sich für eine Verdichtung mit einer Wohnnutzung im Norden, jedoch reinen Arbeitsnutzungen in der Mitte und im Süden. Die Aufteilung soll auch weiterhin bestehen bleiben.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan verfeinert die Aussagen des kantonalen Richtplans und macht eine zusätzliche Unterteilung des nördlichen Dreispitz in die Teilgebiete Nordspitze und Dreispitz Mitte. Für die Nordspitze ist die Hauptnutzung Wohnen und Arbeiten vorgesehen. Für den Dreispitz Mitte die Hauptnutzung Arbeiten inkl. Bildung. Der südliche Dreispitz bleibt hauptsächlich dem Arbeiten vorbehalten.</p>
		<p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	1669
57	Hochhausgebiet	<p>Städtebauliche Aspekte: Problematisch ist die zunehmende Massierung von Hochhausbauten rund um den Bahnhof SBB. Die städtebauliche Qualität des Bahnhofs und seiner unmittelbaren Umgebung, zu der auch die Güterstrasse im Gundeli zählt, verlangt eigentlich eine andere stadtplanerische Ausrichtung. Aber die Bahnhöfe werden gerne als</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Aufgrund der hohen Erschliessungsqualität sind die Bahnhöfe wichtige Verdichtungsgebiete. Dies stützt auch den öffentlichen Verkehr. Die Platzierung von Hochhäusern erfordert eine sorgfältige Planung, so dass sie stadtverträglich sind. Innerhalb der Blockrandstruktur sind Hochhäuser Fremdkörper, deshalb</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>City-Hotspots interpretiert, wo alles möglich sein soll. Dort muss immer ganz besonders die Post abgehen und es soll mit allen Mitteln vermieden werden, dass für die Anreisenden der Eindruck entsteht, sie wären in der Provinz angekommen.</p>	<p>werden diese auch im Stadtteilrichtplan innerhalb der Blockrandstruktur ausgeschlossen (Stossrichtung N1). Übergänge zur Blockrandstruktur sind sorgfältig zu planen (Stossrichtung N3). Mit der Planungsanweisung 6m (Hochhausgebiet Bahnhof Süd) wird schliesslich die Stadtverträglichkeit und eine gute Einbettung der baulichen Hochpunkte gefordert.</p>
		<p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>1476</p>
58	Hochhausgebiet	<p>Die Anwendung des Hochhauskonzepts im „Lebensraum Gundeldingen“ wird von der Handelskammer als zielführend erachtet.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
		<p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>1570</p>
59	Hochhausgebiet	<p>Die Nachfrage nach Hochhäusern bzw. nach Wohnraum wird tendenziell stabil bleiben oder sinken, da sind schon einige Industriezonen mit Wohnzonen ersetzt worden (werden). Dieser Punkt ist auch während des Infoabends erwähnt worden. Beim Projekt Nauentor und den Türmen des Dreispitz ist diese Entwicklung nicht berücksichtigt. Das neue Muba-Gebäude ist bereits zu gross geplant worden. Es wurde gedacht, dass die Ausstellungen sich ohne Grenzen entwickeln könnten. Ich hoffe, dass man da nicht die gleiche Fehlplanung machen wird.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Zahl der Arbeitsplätze wächst seit Jahren schneller als die Zahl der Einwohnenden. Entsprechend erhöht sich der Druck auf den Wohnungsmarkt und der Pendlerverkehr nimmt zu. Die Nachfrage nach Wohnungen ist zurzeit unbestritten. Es sollen nicht nur mehr Wohnungen geschaffen werden, sondern auch der Erhalt von Gewerbe ist mit der Stossrichtung N6 ein erklärtes Ziel. Der südliche Dreispitz beispielsweise bleibt dem Arbeiten vorbehalten. In der Nordspitze wiederum soll neu auch Wohnen möglich sein, gleichzeitig fordert der Stadtteilrichtplan einen Mindestanteil an Gewerbe.</p>
		<p><i>Eingabe von: Privat</i></p>	<p>1584</p>
60	Hochhausgebiet	<p>5.1.2 Hochhausgebiet: Die Schaffung von weiteren Hochhäusern im bereits bebauten Quartier sollte höchsten sozialen und ökologischen Standards genügen. Zudem lässt der Richtplanentwurf bei den neuen Bebauungen, insbesondere bei den als Akzenten beschriebenen Hochhäusern, Vorgaben für ökologisches Bauen vermissen.</p>	<p>Berücksichtigt: Auf den Arealen Nordspitze und "Am Walkeweg" wird ein Anteil an preisgünstigem Wohnen gesichert (siehe Planungsanweisung 8f und 10g). Beim Areal "Am Walkeweg" wird im Planungsgrundsatz eine soziale Durchmischung gefordert. Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz ist anzupassen: <i>...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet die Transformation auf dem Areal Dreispitz Nordspitze zu einem neuen Wohn- und Arbeitsquartier und legt auf Basis des durchgeführten Studienauftrages bis 2020 mittels eines Bebauungsplanes nachfolgende Vorgaben fest. Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten: ...</i> Folgende Planungsanweisung im Objektblatt O10 Walkeweg ist anzupassen: <i>...Das BVD (Planungsamt ff) begleitet kurz- bis mittelfristig die Transformation auf dem Areal "Am Walkeweg" zu einem neuen attraktiven Wohngebiet mit einer ausgewogenen sozialen Durchmischung und sichert den neuen Schulstandort auf dem Areal.</i></p>

Im Sinne der Nachhaltigkeit erfolgt die Entwicklung unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten.

Planungsanweisungen zu preisgünstigem Wohnraum für das Areal Nordspitze und am Walkeweg sind im Stadtteilrichtplan bereits enthalten.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1616

61 Lineares Quartierzentrum
Güterstrasse

Weitere Strassen mit Potenzial zur Belegung: In Ergänzung zur Güterstrasse sind wir der Meinung, dass auch die Solothurnerstrasse und die Bruderholzstrasse das Potenzial aufweisen, durch verstärkte publikumsorientierte Nutzung der Erdgeschosse das Quartier zu beleben. Die beiden Strassen sind aufgrund der Frequenzen, der Querverbindungsfunktion innerhalb des Quartiers, der Verbindungsfunktion zum Bahnhof SBB und der Übergangsfunktion zu den Nachbar-Quartieren dafür geeignet.

Nicht berücksichtigt: Die Solothurnerstrasse und die Bruderholzstrasse sind wichtige Fussverkehrsverbindungen. Die Güterstrasse soll als lineares Quartierzentrum gestärkt werden. Eine Ausweitung der linearen Zentrumsfunktion auf weitere Strassen würde die positive Weiterentwicklung der Güterstrasse und die Steigerung der Nutzungsdichte nicht unterstützen. Wir sehen Potenzial in punktuellen Erweiterungen, indem die Kreuzungsbereiche an der Solothurnerstrasse sowie an der Bruderholzstrasse durch publikumsorientierte Erdgeschosse belebt werden. Der Winkelriedplatz und das Gundeldingerfeld sind als lokale Zentren mit belebten Erdgeschossnutzungen angedacht und bieten Raum zum Verweilen an.

Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz

1556

62 Lineares Quartierzentrum
Güterstrasse

Allgemeine Bemerkungen: Begegnungszonen können am Schreibtisch geplant werden. Damit sie wirklich zum Leben erwachen, müssen sie jedoch auch von den Menschen genutzt werden. Das ergibt sich in gewissen Fällen von allein und rasch, in gewissen Fällen spät bis gar nicht. So hat es fast acht Jahre gedauert, vom Umbau 2008 bis sich der Tellplatz wirklich zur Begegnungszone entwickelt hat (Frühling 2016), unter anderem dank der beliebten neuen Gastronomieangebote. Nach wie vor Schwierigkeiten hat der Wochenmarkt auf dem Tellplatz, was auch mit der Aufenthaltsqualität des Platzes zusammenhängt (nach wie vor eine stark genutzte Kreuzung, die von einer weiteren Verkehrsberuhigung profitieren würde). Insgesamt lässt sich festhalten, dass das «lineare Quartierzentrum» erst in den letzten Jahren an Fahrt gewonnen hat, mit mehr Cafés, die auch auf dem Trottoir Bestuhlung anbieten dürfen. Aus Sicht der glp wäre zu prüfen, ob tiefere Allmendgebühren dazu führen könnten, dass dieser Raum, das lineare Quartierzentrum, mehr genutzt würde.

Nicht berücksichtigt: Ein Teil des Tellplatzes ist bereits heute eine Begegnungszone. Aufgrund der bestehenden Tramlinien lässt sich die Begegnungszone nicht weiter ausweiten. Ein autofreier Tellplatz widerspricht M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe. Verbesserungen werden durch den vorgesehenen Ersatz der Beläge rund um die Baumscheiben erreicht.

Die Planungsanweisung 7a (Lineares Quartierzentrum) hat die Erhöhung der Attraktivität der Güterstrasse und die weitere Belegung durch publikumsorientierte Nutzungen als Ziel. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt Initiativen aus dem Quartier, welche dieses Ziel verfolgen. Der öffentliche Raum Güterstrasse wurde bereits 2008 attraktiver gestaltet. Die Allmendgebühren für die Nutzung des öffentlichen Raumes sind im Vergleich zu anderen Städten sehr moderat, weshalb die Massnahmen im Rahmen des Stadtteilrichtplans nicht bei den Gebühren ansetzen.

Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt

1585

63 Lineares Quartierzentrum
Güterstrasse

1.3 Kurzversion: Die Planung eines Quartierzentrums ist wichtig für das Quartier. Allerdings muss dieses frei von Autoverkehr (ausgenommen Zubringer, Gewerbe und Parkhaus) sein und der Boulevard mehr

Nicht berücksichtigt: 2008 wurde die Güterstrasse saniert und neugestaltet, dadurch wurde die Aufenthaltsqualität bereits verbessert und die Attraktivität der Strasse erhöht. In der

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		begrünt werden.	Güterstrasse wurden bereits in Abstimmung mit Ein- und Ausfahrten und Werkleitungen Bäume gepflanzt. Eine komplett autofreie Güterstrasse ist nicht denkbar. Die Güterstrasse ist eine wichtige Quartierachse und relevant für das angesiedelte Gewerbe. Für dieses muss die Zufahrt sowie der Güterumschlag auch langfristig möglich sein. Als langfristige Option wird eine Verkehrsentlastung der Güterstrasse aufgeführt.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	
64 Lineares Quartierzentrum Güterstrasse		5.1.4 Zentren: Sowohl die übergeordneten Zentren als auch das lineare und unbedingt autofreie Quartierzentrum Güterstrasse sollten grüner werden. Dies steigert die Aufenthaltsqualität.	Zur Kenntnis genommen: Bei den übergeordneten Zentren werden, wenn immer möglich, Baumpflanzungen geprüft. Beim Meret Oppenheim-Platz ist dies jüngst umgesetzt worden. Beim Irène Zurkinden-Platz beim Knoten Dreispitz ist gemäss Stadtteilrichtplan "stadtgrün" vorgesehen. Bei der Nordspitze werden grosszügige Grün- und Freiräume realisiert. Mit der hohen Nutzungsdichte ist es zurzeit nicht möglich zusätzliche Baumpflanzungen zu ermöglichen. Die langfristige Option "Verkehrsentlastung Güterstrasse" ist eine mögliche Idee für eine langfristige Weiterentwicklung der Mobilität im Quartier, die langfristigen Optionen sind nicht behördenverbindlich. Bei einer allfälligen Umsetzung könnten evtl. neue Flächen durch wegfallende Parkplätze freigespielt werden. Allerdings sind in diesem Falle auch allfällige Platzansprüche für den Fuss- und Veloverkehr zu prüfen.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	
65 Lineares Quartierzentrum Güterstrasse		07 Güterstrasse: Allerdings sind diverse Probleme noch ungelöst, (...) und im Bereich allgemeiner Entwicklung des „Boulevard Güterstrasse	Zur Kenntnis genommen: Die Güterstrasse hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Diese Entwicklung soll weitergeführt werden. Die Planungsanweisung 7a (Lineares Quartierzentrum) hat die Erhöhung der Attraktivität der Güterstrasse als Ziel. Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen die Attraktivität zu steigern und unterstützt sie im Dialog mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Mieterinnen und Mietern Nutzungspotenziale im Erdgeschoss zu aktivieren.
		<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	
66 Lineares Quartierzentrum Güterstrasse		Allgemeine Bemerkungen: Ein Pilotversuch in Bern zeigt die positive Wirkung der Möblierung von Gehsteigen und temporär auch von Parkplätzen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und Begegnungen zu ermöglichen (https://gehlpeople.com/blog/an-invitation-to-stay-in-bern/). Solche öffentlichen Sitz- und Tischangebote ohne Konsumationszwang sollten auch für die Güterstrasse geprüft werden.	Nicht berücksichtigt: Der Stadtteilrichtplan macht keine konkreten Aussagen, zur Materialisierung und zu den einzelnen Nutzungen im Detail, so auch nicht zu temporären Nutzungen. Er kann aber aufzeigen, in welchen Räumen es Handlungsbedarf gibt und wo die Aufenthaltsqualität im Grundsatz verbessert werden soll. 2008 wurde die Güterstrasse saniert und neugestaltet, dadurch wurde die

Aufenthaltsqualität bereits verbessert und die Attraktivität der Strasse erhöht. Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang gibt es bereits, aufgrund der vielen Nutzungsansprüche an diesen linearen Raum bleiben keine weiteren Flächen für den Aufenthalt übrig. Bei den lokalen Zentren beim Knoten Margarethenstrasse/Güterstrasse sollen hingegen Aufenthaltsflächen geprüft werden (Planungsanweisung 1d).

Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt

1744

67 Lokales Zentrum

Kap. 5.1.4 Zentren (S 43 / rechte Spalte): Im Text wird darauf hingewiesen, dass die Kreuzung „Heiliggeistkirche“ ein Platz zum Verweilen ist.

Die Kreuzung an der Heiliggeistkirche ist einer der verkehrstechnisch am meisten genutzten Plätze (mehr noch als der Tellplatz). Er ist MIV-/Velo-Hauptverkehrsachse Nord-Süd; Tramknoten und ÖV-Umsteigeort sowie die Einfahrt ins „Quartierzentrum“ Güterstrasse für alle Verkehrsträger inklusive Schwerverkehr (Gewerbe).

- Der Platz lädt zu keinem Verweilen ein. Im Gegenteil müssen hier verkehrstechnische / bauliche Verbesserungen für Fussgänger und alle Verkehrsträger (Velo, ÖV, MIV) gefunden werden.

Objektblatt 07 - Güterstrasse (Seite 101): "... Die Thiersteinerallee, welche die Güterstrasse kreuzt, ist für den Veloverkehr nicht besonders attraktiv... und ... der Knoten bei der Heiliggeistkirche bietet attraktive Aufenthaltsbereiche...". Wie oben zum Kapitel 5.1.4 Zentren aufgeführt, ist diese Kreuzung nicht nur für den Veloverkehr nicht attraktiv, sie ist auch für Fussgänger, Tramfahrer, MIV-Fahrer gefährlich und die Vortrittsrechte sind den Verkehrsteilnehmern nicht wirklich klar. Es braucht bauliche Veränderungen, die den Fussgängern und sämtlichen Verkehrsteilnehmern gerecht werden und einen optimalen Verkehrsfluss für alle Verkehrsträger garantiert. Die Heiliggeistkreuzung ist kein Aufenthaltsplatz zum Verweilen, sondern ist ein Hauptverkehrsknotenpunkt. Der Text ist entsprechend anzupassen.

Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt

1365

68 Lokales Zentrum

Objektblatt 03 - Gundeldingerstrasse – Kreuzung Viertelkreis + Objektblatt 08 – Nördlicher Dreispitz: Mit der Realisierung der verschiedenen geplanten/angedachten Bildungsstätten im Dreispitz Mitte (FHNW, Sekundarschule, Uni Basel) wird der Viertelkreis zu einem übergeordneten Zentrum. Tram 16 zum Bahnhof, Buslinien ins Baselbiet werden dann intensiv genutzt werden. Die bewilligte Umgestaltung der Kreuzung setzt dies bereits um.

Der Richtplan müsste dies aber auch abbilden. Wir empfehlen dies entsprechend festzuhalten.

Nicht berücksichtigt: Die Umgestaltung des Viertelkreises ist bereits ab 2019 vorgesehen. Mit Inkrafttreten des Stadtteilrichtplans wird der Knoten bereits im Bau sein. Er weist dann keinen Handlungsbedarf mehr auf. Der Viertelkreis ist aufgrund der künftigen Nutzungen im Umfeld als lokales Zentrum im Stadtteilrichtplan abgebildet. Bei der Nordspitze und beim Knoten Dreispitz ist ein übergeordnetes Zentrum vorgesehen. Die Bedeutung dieser Orte hat eine grössere Ausstrahlung und Wichtigkeit.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1372
69	Lokales Zentrum	<p>Kap. 5.1.4 Zentren (S. 43 / rechte Spalte): Im Text wird darauf hingewiesen, dass die Kreuzung "Heiliggeistkirche" ein Platz zum Verweilen ist. Die Kreuzung an der Heiliggeistkirche ist einer der verkehrstechnisch am meisten genutzter Plätze (mehr noch als der Tellplatz). Er ist MIV-/Velo-Hauptverkehrsachse Nord-Süd; Tramknoten und ÖV-Umsteigeort sowie die Einfahrt uns "Quartierzentrum" Güterstrasse für alle Verkehrsträger inklusive Schwerverkehr (Gewerbe).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Platz lädt zu keinem Verweilen ein. Im Gegenteil müssen hier verkehrstechnische / bauliche Verbesserungen für Fussgänger und alle Verkehrsträger (Velo, ÖV, MIV) gefunden werden. <p><i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Der Verkehrsknoten Heiliggeistkirche ist mit Handlungsbedarf im Stadtteilrichtplan aufgeführt. Für den Fuss- und Veloverkehr ist der Knoten sicher auszugestalten und für den MIV und ÖV angebotsorientiert zu dimensionieren.</p> <p>Bereits heute bietet die Kreuzung in den Seitenbereichen neben der Funktion als Verkehrsknotenpunkt Aufenthaltsbereiche an. Gerade die fehlende Attraktivität des Ortes begründet den Handlungsbedarf, den Ort für den Aufenthalt besser zu gestalten.</p>
70	Lokales Zentrum	<p>3.1 Ausgangssituation Nutzungen: Es wird richtigerweise angemerkt, dass der Tellplatz der einzige städtische Platz im Innern des Quartiers ist. Deshalb soll dieser auch für das Quartier umgestaltet werden und nicht für den Durchgangsverkehr.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Der Tellplatz hat sich zu einem beliebten Treffpunkt "gemausert" und funktioniert gut. Zudem wurde in der Güterstrasse Tempo 30 eingeführt. Darüber hinaus werden Optimierungen für den Verkehrsknoten Tellplatz im Rahmen der Erhaltungsplanung geprüft (7i).</p>
71	Lokales Zentrum	<p>Unterstützung der Quartierorganisationen durch den Kanton: Mehrere Strassenkreuzungen sind als «lokale Zentren» oder als «lebendige Kreuzungspunkte im Blockrand» markiert. Dort soll der «Kanton Eigeninitiativen der Quartierkoordination und der Quartierorganisationen zur Aufwertung unterstützen». Klingt wunderbar. Wie soll das konkretisiert werden? Habe ich hier etwas verpasst?</p> <p><i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan zeigt die Orte auf, welche Potenzial haben eine Zentrumsfunktion zu übernehmen. Neben den übergeordneten Zentren und dem linearen Zentrum, gibt es auch untergeordnete Zentren, wie die lokalen Zentren oder die lebendigen Kreuzungspunkte. Dies sind wichtige Begegnungsorte und zeichnen sich durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzung aus. Die Aufgabe des Kantons ist, die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich diese zu einem wichtigen Ort weiterentwickeln können. Initiativen aus dem Quartier, aus den Organisationen tragen dazu bei, dass diese Orte auch belebt werden und sich Nutzungen auch tatsächlich ansiedeln. Solche Initiativen unterstützt der Kanton.</p>
72	Lokales Zentrum	<p>Teilzielbild MIV: (...) und der Tellplatz soll als Quartierszentrum so umgestaltet werden, dass er seine Funktion erfüllen kann. Aktuell lädt die Begegnungszone durch die vielen Durchfahrten faktisch nicht zum Verweilen ein. Zudem ist diese für die VerkehrsteilnehmerInnen kaum ersichtlich.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Der Tellplatz hat sich zu einem beliebten Treffpunkt "gemausert" und funktioniert gut. Zudem wurde in der Güterstrasse Tempo 30 eingeführt. Darüber hinaus werden Optimierungen für den Verkehrsknoten Tellplatz im Rahmen der Erhaltungsplanung geprüft (7i).</p>

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
73	Preisgünstiger Wohnraum		<p>Mieten: im Quartierplan wird zwar erwähnt, dass günstiger Wohnraum geschaffen werden soll. Gemäss mündlicher Auskunft sieht die kantonale Verwaltung dazu vor, dass dort, wo der Kanton entscheidet, 1/3 der Wohnflächen an Genossenschaftsbau geht (z.B. bei der Überbauung Walkeweg). Im Planungsbericht Projekt Walkeweg steht, dass die Überbauung durch Immobilien BS marktwirtschaftlich sein und Gewinn abwerfen soll. Die Abstimmungen 2018 haben deutlich bezahlbaren Wohnraum verlangt, Immobilien BS hätte hier eine Vorreiterrolle. Es stellt sich also die Frage, wie sich günstiger Wohnraum definiert? Im Gespräch mit dem Vertreter des Baudepartements wies er darauf hin, günstiger Wohnraum solle erreicht werden, indem die neuen Wohnbauten funktional und einfach gebaut und ausgebaut werden, um so die Baukosten möglichst tief zu halten (Prinzip «low cost»). Der günstige Mietzins müsste dann allerdings die Gestehungs- und Unterhaltskosten decken.</p> <p>Diese Rechnung führt nicht zu bezahlbarem Wohnraum für Menschen mit Mindesteinkommen. Die Umsetzung der Wohninitiativen 2018 müsste bedeuten, dass Mieten sich am Minimaleinkommen (max. 1/3 des Einkommens für Miete) ausrichtet und demnach auch Bau- und Betriebskosten unterlaufen, Querfinanzierung und Subventionierung zulassen müssten. Es kann nicht sein, dass Menschen mit Minimaleinkommen erneut ausgeschlossen werden aufgrund marktwirtschaftlicher Überlegungen der kantonalen Verwaltung. Hier besteht klar ein politischer Auftrag, neue Ansätze zu finden.</p> <p>Günstiger Wohnraum: Mit den Abstimmungen 2018 wurde bezahlbarer Wohnraum gefordert. Es ist aus allen Planungsdokumenten keine Strategie ersichtlich, die eine Umsetzung dieser Forderung einlöst. Der Auftrag an den Kanton zur Schaffung bezahlbarer Wohnungen bedingt weitergehende Massnahmen als sie jetzt im Quartierplan und dem Projektbeschrieb Walkeweg stehen, bzw. verunmöglicht der dort festgelegte Rahmen geradezu Verbilligungen (Ausschluss von Subventionierung). Die entsprechenden Passagen müssen abgeändert bzw. ergänzt werden, Garantien für bezahlbaren Wohnraum abgegeben werden. Immobilien Basel-Stadt haben eine Vorbildfunktion, funktionieren jedoch zunehmend nach marktwirtschaftlichen Massstäben. Deshalb stehen dann z.B. bei der geplanten Überbauung Walkeweg nicht ökologische sondern ökonomische Aspekte im Vordergrund (Nutzfläche, Einnahmen).</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Im Objektblatt O10 wird als Planungsanweisung festgehalten, dass beim Areal "Am Walkeweg" ein überwiegender Anteil an preisgünstigem Wohnraum zu sichern ist. Diese Planungsanweisung ist bei der Transformation des Gebiets zu berücksichtigen. Der kantonale Richtplan gibt vor, dass mindestens ein Drittel der Wohnungen preisgünstig sein müssen. Eine Definition des preisgünstigen Neubaus, gemäss Vorgabe des kantonalen Richtplans (Objektblatt S1.1, Planungsanweisung 1) wird zurzeit erarbeitet und soll bis Ende 2019 vorliegen. Der Projektbeschrieb für die Arealentwicklung "Am Walkeweg" ist nicht Teil der Auflage.</p>
74	Preisgünstiger Wohnraum		<p><i>2.5.5. Nauentor:</i> Es ist sicherzustellen, dass bei einem Ersatzneubau mindestens 50 % gemeinnütziger Wohnraum entsteht.</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Gemeinnütziger Wohnungsbau erscheint an diesem Ort nicht naheliegend, richten sich die Wohnungen doch an ein spezielles Publikum, wie z.B. Pendler oder Wochenaufenthalter und weniger an Familien. Die Kostenmieten für gemeinnützigen</p>

1488

Wohnungsbau liegen in der Regel unter den marktüblichen Konditionen. Aus bautechnischen Gründen ist dies hier nicht umsetzbar, da durch den Bau von Hochhäusern, dem Umgang mit dem Bestand und dem Bauen über den Gleisanlagen unter anhaltendem Betrieb mit höheren Erstellungskosten zu rechnen ist und bei einer reduzierten Kostenmiete die effektiven Kosten des Vermietenden nicht gedeckt werden können.

1788

Eingabe von: SP Basel-Stadt

75 Schulen

Die Möglichkeit, längerfristig eine Sekundarschule im Quartier zu etablieren, wäre aus unserer Sicht wünschenswert. Im besten Fall zentral und nicht an der Peripherie.

Zur Kenntnis genommen: Der Kanton prüft kurzfristig die Möglichkeit eines zusätzlichen Standortes für ein Sekundarschulhaus. Ein möglicher und wünschenswerter Standort im Kanton Basel-Stadt ist im Dreispitz (3. Planungsanweisung im Objektblatt O11). Ein geeignetes Areal im Zentrum des Quartiers steht nicht zur Verfügung.

1591

Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt

76 Schulen

(...) Letzteres gilt insbesondere, weil es südlich der Geleise (sprich in Gundeldingen und Bruderholz) keine Sekundarschule gibt. Der Regierungsrat sollte deshalb prüfen, ob in Anbetracht des Weiteren Bevölkerungszuwachses nicht die Planung einer Sekundarschule möglich wäre.

Zur Kenntnis genommen: Der Kanton prüft kurzfristig die Möglichkeit eines zusätzlichen Standortes für ein Sekundarschulhaus. Ein möglicher und wünschenswerter Standort im Kanton Basel-Stadt ist im Dreispitz (3. Planungsanweisung im Objektblatt O11). Der Entscheid der Prüfung steht noch aus.

5.1.1. Hauptnutzungen: Zudem soll der Regierungsrat prüfen, ob ein eigener Schulstandort der Sekundarstufe für die Quartiere Gundeldingen und Bruderholz nicht angezeigt wäre.

Gundeldingen wird das grösste Stadtquartier bleiben, insbesondere dank der neuen Gebiete im Osten. Regierung und Verwaltung sollten deshalb prüfen, ob nicht eine weiterführende Schule in diesem Stadtteil aufgebaut werden sollte. Bisher findet sich südlich der Geleise keine Schule ab Sekundarstufe.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1698

77 Schulen

3.4 Handlungsbedarf Freiräume: Die bessere Anbindung und längere Öffnungszeiten von zweckgebundenen öffentlichen Freiflächen begrüssen wir und fordern eine kurzfristige Umsetzung dieser Massnahme.

Nicht berücksichtigt: Die Prüfung zur Ausweitung von Öffnungszeiten von Pausenhöfen erfolgt in der Regel auf Anfrage der jeweiligen Schule und des Quartiers. Mit einer solchen Anfrage können die Verantwortlichen bereits zum heutigen Zeitpunkt an das Erziehungsdepartement gelangen, unabhängig vom Zeithorizont, welcher im Stadtteilrichtplan als Rahmen für alle Quartier-Pausenhöfe definiert ist. Bei der bereits durchgeführten Studie zur Nutzung von Pausenhöfen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, ging es um eine grundsätzliche Abklärung zur Machbarkeit. Die spezifischen Rahmenbedingungen müssen jeweils pro Standort evaluiert werden. Im Sommer 2019 beispielsweise werden die Öffnungszeiten des

Stossrichtung F5: Die Ausweitung der Öffnungszeiten sehen wir als eine einfache Massnahme, welche die Versorgung der Bevölkerung mit Freiflächen stark verbessert. Da die entsprechende Studie vom ED schon durchgeführt wurde, (vgl. Ausgangssituation Freiräume 3.3) sind die Massnahmen entsprechend kurzfristig umzusetzen.

Pausenhofs des Thiersteiner Schulhauses versuchsweise ausgeweitet.

Eingabe von: SP Basel-Stadt

1816

78	Stadtkante	<p>Einleitungstext Stossrichtungen: Die Formulierung, dass die Bebauung entlang der SBB-Gleise «bewusst gestaltet» werden soll, ist irreführend. Die SP befürchtet, dass unter diesem Vorwand der günstige Wohnraum an der Hochstrasse abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden soll. Die Formulierung ist deshalb zu streichen. Als Treffpunkt diverser Quartiervereine hat sich zudem das Restaurant Bundesbähnli, mit den grosszügigen Räumen im Obergeschoss, etabliert. Diese sind in ihrer Funktion für das Quartier zu erhalten.</p> <p>5.1.5 Stadtkante: Die Stadtkante an der Hochstrasse ist charakteristisch für die Einfahrt in den Bahnhof SBB. Die Wohnhäuser bieten günstigen Wohnraum und sind in ihrer Erscheinung, ein Kontrast zu den anonymen gegenüberliegenden Gebäuden. Der Versuch unter dem Deckmantel der «bewussten Gestaltung» die Wohnhäuser abzureissen, verurteilen wir. Vielmehr ist der günstige Wohnraum durch sanfte Sanierungen zu erhalten und das charakteristische Stadtbild zu wahren.</p> <p>2. Planungsanweisung (Objektblatt 6): Die Stadtkante entlang der Gleise der Hochstrasse sind zu einem charakteristischen Merkmal für das Eingangstor der Stadt Basel geworden. Wenn mit einer «bewussten Gestaltung», der Stadtkante innovative Projekte, wie zum Beispiel eine Fassadenbegrünung gemeint sind, können wir dem Planungsgrundsatz zustimmen. Sollte der Planungsgrundsatz aber eine Legitimation für den Abriss des günstigen Wohnraums dienen, ist er ersatzlos zu streichen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Potenzial für bauliche Veränderungen ist vorrangig bei der Stadtkante entlang der Meret Oppenheim-Strasse auszumachen. Aber auch bei der Hochstrasse gibt es Potenzial für gestalterische Veränderungen. Es gibt zurzeit noch keine klaren städtebaulichen Aussagen für dieses Gebiet. Im Rahmen einer detaillierten Betrachtung ist das Potenzial zu eruieren und gegebenenfalls ein Handlungsbedarf abzuleiten. Entgegen dem Hochhauskonzept von 2010 wurde die Bebauung entlang der Hochstrasse im Stadtteilrichtplan nicht als Eignungsgebiet für Hochhäuser eingestuft und der Abriss der bestehenden Bauten ist kein Ziel der detaillierten Betrachtung bzw. Des Stadtteilrichtplans.</p>
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1760
79	Aufenthaltsfreundlicher Raum	<p>Gempenstrasse: Generell würden wir uns eine fussgängerfreundliche, möglichst verkehrsfreie Verbindung vom Bahnhof SBB zum Margarethenpark (inkl. Kunsteisbahn) wünschen. Dabei sollen auch sichere Querungen der Güter-, Dornacher- und Gundeldingerstrasse geschaffen werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Als direkte Fortsetzung der Passerelle bietet die Gempenstrasse, welche eine Begegnungszone ist, eine verkehrsberuhigte und verkehrsarme Verbindung zum Margarethenpark. An den Querungen der Güter- und Dornacherstrasse sind auf Höhe Gempenstrasse Fussgängerstreifen markiert. Die Querung der Gundeldingerstrasse entlang des Margarethenparks ist mit Handlungsbedarf im Stadtteilrichtplan aufgeführt.</p>
		<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1477
80	Aufenthaltsfreundlicher Raum	<p>1.1 Gempenstrasse Abschnitt Gundeldingerstrasse - Dornacherstrasse: Die Primarstufe Margarethen grenzt mit dem Margarethen- und dem Gundeldingerschulhaus sowie mehreren Kindergärten an die Gempenstrasse. Im Margarethenschulhaus befinden sich u.a. die</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Auch wegen den Schulstandorten wurde in der Gempenstrasse in diesem Abschnitt eine Begegnungszone realisiert (Tempo 20 und Fussgängervortritt). Sackgassen können nicht realisiert werden, weil an deren Enden</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Klassenräume der 1. - 3. Primarstufe und die Turnhallen. Im Gundeldingerschulhaus hingegen sind die Klassen der 4. - 6. Primarstufe beheimatet, sowie einige Spezialräume wie Musik- oder Handarbeitszimmer untergebracht. Die Gempenstrasse liegt trennend zwischen den beiden Schularealen. Wenn Kinder nun für gewisse Unterrichtsstunden das Schulhaus wechseln müssen, so gilt dies (versicherungstechnisch) als Verlassen des Schulareals. Deshalb müssen sie jeweils von einer Lehrperson über die Strasse begleitet werden. Dies verhindert auch eine freie Nutzung der vorhandenen Pausenplätze (die Kinder dürfen nicht allein den Pausenplatz wechseln). Wir würden gerne in den Richtplan aufnehmen, dass die Gempenstrasse im Bereich der beiden Schulhäuser für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird. So könnten die beiden Schulareale zu einem zusammenwachsen. Um weiterhin eine Zufahrt für andere Anlieger zu ermöglichen, könnte man von beiden Seiten her eine "Sackgasse" schaffen.</p> <p><i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i></p>	<p>Wendeplätze eingerichtet werden müssten. Die für Wendeplätze notwendigen Flächen existieren nicht.</p> <p style="text-align: right;">1478</p>
81	Aufenthaltsfreundlicher Raum	<p>8 Verkehr allgemein: Es ist zu prüfen, ob alle Querverbindungen (Reichensteiner-, Froben-, Gempen- Sempacher- und Solothurnerstrasse) sowie die Pruntrut- und Dachsfelderstrasse zu Begegnungszonen mit Tempo 20 umgestaltet werden könnten.</p> <p><i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. Bei den genannten Querverbindungen könnte daher eine Anfrage aus der Bevölkerung an die Verwaltung gestellt werden.</p> <p style="text-align: right;">1489</p>
82	Aufenthaltsfreundlicher Raum	<p>Durch zusätzliche Bepflanzung und entsprechender Umgestaltung könnte man auch die Aufenthaltsqualität in der gesamten Gempenstrasse deutlich steigern.</p> <p><i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die Gempenstrasse ist Begegnungszone mit Tempo 20 und es sind bereits Bäume gepflanzt worden. Aufgrund von Ein- und Ausfahrten und Leitungen im Untergrund können nicht mehr Bäume gepflanzt werden.</p> <p style="text-align: right;">1496</p>
83	Aufenthaltsfreundlicher Raum	<p>Es wäre begrüssenswert wenn auch die Frobenstrasse als Verbindung vom Meret Oppenheim-Platz als Begegnungszone bis zum Margarethenpark geplant würde oder zumindest eine Sackgasse wäre. Die Frobenstrasse solle als Verbindung des Meret Oppenheim-Platzes und des Margarethenparks in die Planung integriert werden. Die Frobenstrasse sollte eine Begegnungszone werden und mit weniger Parkplätzen ausgestattet werden und auf der Höhe des Margarethenparks begrünt werden. Aufenthaltsfreundlicher Raum Frobenstrasse.</p> <p><i>Eingabe von: Privat</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. Die Bevölkerung könnte einen Antrag für die Frobenstrasse stellen. In kleinen Querstrassen sind Vorgärten oft die einzige Begrünungsmöglichkeit. Für Bäume reicht der Platz (ober- und vor allem unterirdisch aufgrund von Werkleitungen) nicht aus. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sehen wir zu wenig Potenzial, die Frobenstrasse in die Kategorie aufenthaltsfreundlicher Raum nach Stadtteilrichtplan aufzunehmen.</p> <p style="text-align: right;">1549</p>

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
84	Aufenthaltsfreundlicher Raum		5.2.5 Aufenthaltsfreundlicher Raum: Grundsätzlich ist dies zu begrüßen, muss aber auch umgesetzt werden. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.	1622
85	Aufenthaltsfreundlicher Raum		Auf Seite 92 sind unter 5c, 5d und 5e die Bärschwiler-, Liesberger und die Achilles Bischoff-Strasse als attraktive Strassen mit hoher Aufenthaltsqualität erwähnt, nicht aber die obere Laufenstrasse (erste «Wohnstrasse» Basels) oder die Thiersteiner- und Delsbergerallee. Wieso nicht? <i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	Zur Kenntnis genommen: Bei der Bärschwiler-, Liesberger- und Achilles Bischoff-Strasse geht es um die zukünftige bessere Aufenthaltsqualität, die erst noch erreicht werden muss. Die Delsbergerallee und die obere Laufenstrasse haben heute schon eine hohe Aufenthaltsqualität und sind deshalb nicht aufgeführt. Die Thiersteinerallee ist eine verkehrsorientierte Strasse mit einer wichtigen Erschliessungsfunktion für das Bruderholz. Das schliesst punktuelle Verbesserungen der Aufenthaltsqualität natürlich nicht aus.	1660
86	Aufenthaltsfreundlicher Raum		Teilzielbild MIV: Querstrassen sollen generell zu Begegnungszonen werden. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet.	1702
87	Begrünter Strassenraum		Alleen: Verglichen mit dem Freiraumkonzept sind im Teilrichtplan offenbar weniger neue Alleen geplant. Dies ist zu revidieren. Der Rückgriff auf den älteren Alleenplan ist schwer nachvollziehbar, da dieser nur in rudimentärer Form zugänglich ist. Weiter dienen offenbar (S. 53) ein verwaltungsinternes Konzept «Strassenbäume Basel» und ein 'Konzeptbaustein' «Den Strassenraum aufwerten und begrünen» als Basis. Beide Konzepte stehen uns nicht zur Verfügung. Wir können deshalb die Vorgaben nicht beurteilen. Wir bemängeln diese unklare Grundlagsituation. Ziel hätte es mit dem Teilrichtplan sein können, die Alleensituation grundlegend zu überprüfen und entsprechend langfristige Entwürfe zu entwickeln. <i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	Nicht berücksichtigt: Das behördenverbindliche Leitbild Strassenbäume (Alleenplan) ist aktuell und bildet immer noch eine wichtige Grundlage für die Planung von Strassenbäumen. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass nicht auch weitere Bäume gepflanzt werden können, sofern es die Rahmenbedingungen zulassen. Das Konzept Strassenbäume ist ein verwaltungsinternes Konzept der Stadtgärtnerei, das in das Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen eingeflossen ist. Der Konzeptbaustein «Den Strassenraum aufwerten und begrünen» stammt aus dem Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen, das unter https://www.stadtgaertneri.bs.ch/stadtgruen/projekte/gruen-und-freiraumkonzept-gundeldingen/publikationen-links.html zugänglich ist. Im Rahmen dieses Konzeptes ist überprüft worden, wo noch Baumpflanzungen möglich sein könnten. In kleinen Querstrassen sind Vorgärten oft die einzige Begrünungsmöglichkeit. Für Bäume reicht der Platz (ober- und vor allem unterirdisch aufgrund von Werkleitungen) nicht aus. Die Alleen im Stadtteilrichtplan entsprechen dem Freiraumkonzept Basel (2004) und dem Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen (2017).	1399

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
88	Begrünter Strassenraum		<p>Erdbeergraben: Der Erdbeergraben dient für viele Familien als Verbindung vom Gundeldinger Quartier zum Zoo/Rialto. Wir würden uns eine Begrünung und eine Attraktivitätssteigerung für diese wichtige Verbindung wünschen.</p> <p><i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Im Rahmen des Projekts Parking Erdbeergraben wird der Erdbeergraben erneuert. Neue Baumpflanzungen sind aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p style="text-align: right;">1484</p>
89	Begrünter Strassenraum		<p>Stadt Begrünung: Der Stadtteilrichtplan hält fest: „Begrünte Strassenräume leisten einen wichtigen Beitrag, Strassen attraktiver für Aufenthalt zu gestalten. Aber auch zur Erreichung eines angenehmen Stadtklimas spielen sie eine immer wichtigere Rolle.“ Wenn wir diese Aussage ernst nehmen dürfen, so sollen so viele Grünflächen wie möglich geschaffen werden, nicht nur durch Strassenbäume. Wo immer möglich, sollten Asphaltwüsten durch Bepflanzung begrünt werden. Dies trägt auch zu einem angenehmeren – und im Sommer kühleren – Klima in der Stadt bei. Wo eine Begrünung nicht möglich ist, ist langfristig der Ersatz von Asphalt durch Mergel oder geteerten Mergel wie beim Tellplatz zu prüfen.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Nach Möglichkeit werden Baumpflanzungen geprüft bzw. neue Grünflächen erstellt. Aber gerade bei städtischen Plätzen sind genügend Bewegungsflächen mit gut nutzbarer Oberfläche zu sichern.</p> <p style="text-align: right;">1586</p>
90	Begrünter Strassenraum		<p>5.2.4 Begrünter Strassenraum: Die Klimaerhitzung und die Ziele des Pariser Abkommens verlangen eine Reduktion des MIV. Deshalb sollen nicht nur "wo es sinnvoll und möglich ist" Baumpflanzungen vorgenommen werden, sondern in jeder Strasse vorgesehen sein.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Es ist nicht möglich, per se in jeder Strasse Bäume zu pflanzen. Ein Baum muss nicht nur seine Krone, sondern auch sein Wurzelwerk, das in der Dimension grösser als die Baumkrone ist, entfalten können. In den Strassen verlaufen aber unzählige Leitungstrassen, Abwasserkanäle, Fernleitungen und dergleichen, so dass Baumpflanzungen oberirdisch betrachtet vielleicht Sinn machen, aber unterirdisch nicht möglich sind. Nichtsdestotrotz leistet der Stadtteilrichtplan einen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima, u.a. indem Baumpflanzungen geprüft, neue Freiräume geschaffen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr definiert werden.</p> <p style="text-align: right;">1621</p>
91	Begrünter Strassenraum		<p>Begrünter Strassenraum: Wir vermissen eine Übersicht (oder ein Inventar) des aktuellen Bestandes an Stadt- und Strassenbegleitgrün.</p> <p><i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Im Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen (2017) ist der Bestand aufgenommen worden: https://www.stadtgaertnerei.bs.ch/stadtgruen/projekte/gruen-und-freiraumkonzept-gundeldingen.html. Ausserdem ist der Bestand der Strassenbegrünungen und der Parke auch im Zielbild Freiräume abgebildet.</p> <p style="text-align: right;">1657</p>
92	Begrünter Strassenraum		<p>Die bestehende Alleebaumreihe an der Reinacherstrasse (von Münchensteiner- bis Krakau-Strasse, auf Seite Dreispitz) liegt wohl auf</p>	<p>Berücksichtigt: Für die sogenannte Nordspitze des Dreispitz wurde von Herzog&deMeuron ein städtebauliches Richtprojekt erarbeitet,</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		«Privatareal» Dreispitz. Weshalb fordert der Richtplan nicht, dass sie erhalten und ergänzt werden soll?	das die Grundlage für den Bebauungsplan bildet. Darin sind weiterhin Bäume an der Reinacherstrasse auf Privatareal vorgesehen. Der Bestand der Baumallee soll im Bebauungsplan verankert werden. Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz 1. Planungsanweisung wird wie folgt angepasst: (...) - <i>Sicherung und Erstellung von öffentlich zugänglichen und grosszügigen Freiräumen, welche den Bedarf der zu erwartenden neuen Einwohner abdecken und auch einen Nutzen für das unterversorgte Gundeldinger Quartier stiften; Abstimmung der Körnigkeit und Volumetrie im Übergang zum Quartier sicherstellen;</i> - <i>Sicherung der Baumallee an der Reinacherstrasse;</i>
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1659
93	Begrünter Strassenraum	Die Tramtrasse der Linien 10 und 11 ist aktuell nur zwischen den Einmündungen Laufen- und Reinacherstrasse begrünt. Warum sieht der Richtplan nicht vor, sie nicht zwischen den Haltestellen Münchensteinerstrasse und Dreispitz durchgehend zu begrünen?	Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant, wird aber im Rahmen vom Gesamtprojekt, wenn der Erhaltungsbedarf ausreichend gross ist, geprüft.
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1661
94	Begrünter Strassenraum	Allgemein braucht es entlang der Hauptverkehrsachsen aber auch auf den kleineren Strassen mehr Baumpflanzungen und Begrünungen. Diese sind nicht nur zu prüfen, sondern möglichst bald umzusetzen auf Kosten von Parkplätzen oder dem Abbau von versiegelten Flächen. Die Entwicklung der Freiräume ist zu begrüssen. Strassenbegrünungen sollen aber nicht nur geprüft, sondern verbindlich festgelegt werden - vor allem auch deshalb, weil der Kanton wie zum Beispiel auf dem Tellplatz alte Bäume regelmässig fällt.	Nicht berücksichtigt: Es ist nicht möglich, per se in jeder Strasse Bäume zu pflanzen. Ein Baum muss nicht nur seine Krone, sondern auch sein Wurzelwerk, das in der Dimension grösser als die Baumkrone ist, entfalten können. In den Strassen verlaufen unterirdisch aber unzählige Leitungstrassen, Abwasserkanäle, Fernleitungen und dergleichen, so dass Baumpflanzungen oberirdisch betrachtet vielleicht Sinn machen, aber unterirdisch nicht möglich sind. Die Stadt Basel ist auch verantwortlich für die Sicherheit auf den Strassen. Es müssen daher immer wieder Bäume alters- und/oder krankheitsbedingt aus Sicherheitsgründen gefällt werden. Bei dieser Gelegenheit werden die bestehenden Baumstandorte für die jungen Bäume mit einer grösseren Baumgrube und einem gut geeigneten Baums substrat verbessert.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1742
95	Fassadenbegrünung	Auch das Fördern der Fassadenbegrünungen (z.B. anlässlich von Bauarbeiten) wird zwar irgendwo erwähnt, steht aber nicht in den Anweisungen. (Bei der kürzlichen Sanierung der Güterstrasse Ost konnte trotz Bemühungen von Seiten der Quartierorganisationen und der Projektleitung nur ein einziger Standort für eine Fassadenbegrünung realisiert werden.)	Berücksichtigt: Bei der Sanierung der Güterstrasse Ost wurde den privaten Liegenschaftsbesitzern Unterstützung bei der Begrünung ihrer Fassaden angeboten. Im Trottoir wären sogenannte Halbschalen zum Bepflanzen eingebaut worden. Die Pflanzung selbst und eventuell notwendige Rankhilfen hätten die Eigentümer selbst finanzieren und umsetzen müssen. Das Angebot stiess auf wenig Echo. Fassadenbegrünung wird auch heute schon gefördert. Das Interesse

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
				ist aber begrenzt. Folgende neue Planungsanweisung wird aufgenommen: <i>Das BVD prüft im Einzelfall, ob Fassadenbegrünungen durch den Mehrwertabgabefonds gefördert werden können.</i>
			<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1658
96	Fassadenbegrünung		Neben den im Richtplanentwurf vorgeschlagenen Massnahmen soll auch geprüft werden, Fassadenbegrünungen durch Subventionen aus dem Mehrwertabgabefonds zu fördern. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Berücksichtigt: Ergänzung 7. Planungsanweisung im Objektblatt O11: <i>Das BVD prüft im Einzelfall, ob Fassadenbegrünungen durch den Mehrwertabgabefonds gefördert werden können.</i>
				1684
97	Fassadenbegrünung		5.2.4. Zudem sollten auch Fassaden und Dachbegrünungen gefördert werden. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Berücksichtigt: Ergänzung 7. Planungsanweisung im Objektblatt O11: <i>Das BVD prüft im Einzelfall, ob Fassadenbegrünungen durch den Mehrwertabgabefonds gefördert werden können.</i> Die Dachbegrünung ist gesetzlich vorgeschrieben (§ 72 BPG).
				1699
98	Fassadenbegrünung		3.4 Handlungsbedarf Freiräume: Zudem unterstützen wir das Bestreben zur vermehrten Begrünung von Fassaden, insbesondere dort wo Baumpflanzungen aus Platzgründen nicht möglich sind. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.
				1817
99	Freiräume		Freiräume: Wir müssen die Aussage im Teilrichtplan ablehnen: «Das grösste Potenzial zur Verbesserung der Freiraumversorgung im Quartier, welches allen Nutzergruppen zugutekommt, liegt in der qualitativen Verbesserung der bestehenden allgemeinen Grünanlagen oder in der Neugestaltung einzelner Anlagen.» (S. 34). Das Quartier leidet unter ausgewiesener Unterversorgung an Grün- und Freiräumen. Dies lässt sich mit einer angestrebten Nutzungsverdichtung nicht lösen. Im Gegenteil: es sind nun neue Möglichkeiten dafür (Dreispietz, Rückgewinnung von Verkehrsfläche, Aufwertung Bruderholzrücken) auszuweisen.	Zur Kenntnis genommen: Diese Aussage darf man nicht isoliert zitieren. Sie ist eingebettet in weitere Aussagen, die den genannten Forderungen bereits entsprechen: "Möglichkeiten, neue Grünflächen zu schaffen, bestehen vor allem im Dreispitzarereal und im Areal "Am Walkeweg", da dort derzeit bereits eine Transformation stattfindet." (S. 34, letzter Satz erster Abschnitt). Ausserdem wird in den nachfolgenden Abschnitten auf zusätzliche Möglichkeiten, die Situation zu verbessern, hingewiesen (S. 34). Im Konzeptteil sind die geforderten Möglichkeiten ebenfalls beschrieben (S. 47). Im Objektblatt O8/Dreispietz wird auf die Entwicklung der Nordspitze des Dreispitz "zu einem neuen durchmischten Stadtteil mit grosszügigen, attraktiven und öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen" hingewiesen (S. 105) mit dem entsprechenden Planungsgrundsatz und Planungsanweisung 8a (S. 106/107). Im Objektblatt O8/Dreispietz Mitte formuliert der Planungsgrundsatz 8c, dass die Freiräume in Form von Pocketparks im Dreispitz Mitte lebendige Grün- und Freiräume sind (S.106), mit der entsprechenden Planungsanweisung 8c (S. 107) und der entsprechenden örtlichen Festlegung. Im Objektblatt O9/Südlicher Dreispitz formuliert der Planungsgrundsatz 9a Freiräume Dreispitz Süd, dass die Freiräume in Form von

Pocketparks im Dreispitz Süd lebendige und ruhige Grün- und Freiräume sind (S. 112), mit der entsprechenden Planungsanweisung 8c (S. 112) und der entsprechenden örtlichen Festlegung (S. 113). Im Objektblatt 10/Am Walkeweg formuliert der Planungsgrundsatz 10a Freiraum Irène Zurkinden-Platz und der Planungsgrundsatz 10d Freiraum "Am Walkeweg", dass dort ein lebendiger öffentlicher Platz und hochwertige Freiräume entstehen sollen, mit den entsprechenden Planungsanweisungen und örtlichen Festlegungen.

1400

Eingabe von: WWF Region Basel

100 Freiräume

Soziale Begegnungs- und Austauschräume: Für die Quartierentwicklung sind soziale Begegnungsräume unerlässlich. Dies bedingt, dass in allen neuen Überbauungen Gemeinschaftsräume, offene Plätze und Begegnungsorte eingeplant und umgesetzt werden, die verschiedene Formen der Gemeinschaftsbildung und Integration ermöglichen. In den letzten Jahren entstanden Initiativen (wie Kaffee 103, Zirkus, Freifunk), die von den Anwohner*innen ausgingen, um Brücken zu schlagen zwischen Kulturen, Altersgruppen, zwischen Alteingesessenen und Neuzugezogenen. Darauf soll aufgebaut werden und die Initiant*innen bestärkt und in die Planung eingebunden werden.

Zur Kenntnis genommen: Soziale Orte der Begegnung im öffentlichen Raum sind wichtig. Deshalb weist der Stadtteilrichtplan im Zielbild Freiräume den verschiedenen Räumen Funktionsschwerpunkte zu. Darunter auch die Schwerpunkte Begegnung oder Anlass, wie beim Tellplatz, der Liesbergermatte oder Kreuzung Heiliggeistkirche. Zudem sind den Freiräumen auch Nutzergruppen zugewiesen. An solchen Orten sollen somit die Voraussetzungen geschaffen werden, dass diese Funktionen für die entsprechenden Gruppen möglich sind. Solche Freiräume mit den entsprechenden Funktionsschwerpunkten entstehen auch im Dreispitz, am Walkeweg oder südlich des Bahnhofs (IWB-Platz, Purple-Park).

Räumlichkeiten für Begegnung und Austausch bieten die vom Kanton unterstützten Quartiertreffpunkte, die nicht Bestandteil vom Stadtteilrichtplan sind. Im Lebensraum Gundeldingen ist der offizielle Quartiertreffpunkt das Familienzentrum auf dem Gundeldinger Feld. Eine zweistufige Bestandsaufnahme der Christoph Merian Stiftung mit Quartierorganisationen und der interessierten Bevölkerung zeigte im Jahre 2013, dass es viele Orte für Begegnung und für Veranstaltungen im Quartier gibt. Fazit der Bestandsaufnahme war, dass über diese Angebote besser informiert werden müsste. In der Folge wurde das Informationsangebot der Quartierkoordination Gundeldingen im Sinne eines Quartierkiosks ausgebaut. Sollte sich im Zuge der künftigen Entwicklung eine breit abgestützte Nachfrage nach einem zusätzlichen Quartiertreffpunkt zeigen, kann ein solches Angebot seitens Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartment geprüft werden.

1473

Eingabe von: BastA!

101 Freiräume

Konzeptteil Freiräume: Es fehlt ein Vergleich des Handlungsbedarfs in Bezug auf das Grün- und Freiraumkonzept. Was wurde davon übernommen? Was wurde verändert? Weshalb werden im Richtplan neue Signaturen benutzt? Hätte man nicht einfach das GFK integral in den Richtplan integrieren können? In anderen Worten: Es wird nicht klar, inwiefern der Richtplan eine Fortschreibung bereits bestehender,

Zur Kenntnis genommen: Im Kapitel Grundlagen, Konzepte, Projekte wird dargestellt, welche Planungsinstrumente, Gesetze und Konzepte als Grundlage dienen (S.17). Das Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen ist eine wichtige Grundlage für den Stadtteilrichtplan (S. 22). Es ist aber ein umsetzungsorientiertes Konzept. Deshalb sind vor allem die wichtigen und längerfristigen Massnahmen in den

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		behördenverbindlicher Pläne ist.	Stadtteilrichtplan übernommen worden, da er ein übergeordnetes Planungsinstrument mit einem längerfristigen Planungshorizont darstellt.
		<i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	1537
102	Freiräume	IWB Platz, Ecke Meret Oppenheim-Strasse / Solothurnerstrasse: Der Platz sollte (nachts) ein ruhiger Ort bleiben. In der Nähe sind Wohnungen. Wenn die Strasse korrigiert wird, gewinnt der Platz an Interesse. Reisende hätten auf dieser Seite vom Bahnhof eine ruhige Stelle.	Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan sieht keine Nutzungen vor, welche nachts zu mehr Lärm führen würden. Der IWB-Platz soll zudem attraktiver gestaltet werden.
		<i>Eingabe von: Privat</i>	1583
103	Freiräume	5.2. Freiräume: Die Aussage, dass innerhalb des bestehenden Quartiers kaum Platz für zusätzliche Freiräume besteht, ist falsch. Die Verkehrsfläche beträgt aktuell fast ein Drittel der Gesamtfläche, es fehlt zurzeit der politische Wille. Der Stadtteilrichtplan sollte vielmehr den Weg aufzeigen, wie diese Verkehrsfläche zugunsten von Freiräumen optimiert werden kann.	Zur Kenntnis genommen: Dieser Textausschnitt ist eine Feststellung. Gerade in Quartieren mit hoher Dichte wird entsprechend Fläche zu Erschliessungszwecken beansprucht. Der Verkehr muss funktionsfähig sein. Durch Parkplätze, welche in Quartierparkings "verschoben" werden, wird Fläche frei. Bei solchen Flächen steht eine Nutzungsänderung durchaus zur Diskussion (siehe Kapitel 5.3.4 Quartierparkings).
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1620
104	Freiräume	Ausdehnung und Gestaltung der Freiräume: Warum fordert der Richtplanentwurf nicht die Umwandlung von Bauflächen in Freiflächen als Ausgleich der übermässigen Verdichtung? (Zum Beispiel im Dreispitzareal).	Zur Kenntnis genommen: Bei der Arealentwicklung Nordspitze Dreispitz soll 70% der Fläche als Freifläche genutzt werden (S. 24).
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1667
105	Freiräume	3. Analyse und Handlungsbedarf: Es wird richtigerweise festgehalten, dass der Anteil an Verkehrsflächen mit 30 Prozent sehr hoch ist. Es muss daher erwartet werden, dass mit dem neuen Stadtteilrichtplan angestrebt wird, diese Zahl deutlich zu reduzieren. Im Bezug darauf ist die Feststellung überhaupt nicht nachvollziehbar, dass das Potenzial für Grün- und Freiräume an den Rändern liegen soll.	Zur Kenntnis genommen: Aus unserer Sicht hat die Analyse ergeben, dass in der Nordspitze im Dreispitzareal ein grosses Potenzial für eine grosse, zusammenhängende Grün- und Freifläche besteht. Im Innern des Quartiers gibt es wenig Potenzial für neue Grünräume, dort liegt der Fokus auf der Sanierung der Grün- und Freiräume. Zudem sollen die Quartierparkings die Allmend entlasten. Die dadurch frei werdenden Flächen können für neue Nutzungen geprüft werden, so auch für Grünflächen bzw. neue Baumpflanzungen
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1688
106	Freiräume	3. Analyse und Handlungsbedarf: (...) Im Bezug darauf ist die Feststellung überhaupt nicht nachvollziehbar, dass das Potenzial für Grün- und Freiräume an den Rändern liegen soll.	Zur Kenntnis genommen: Aus unserer Sicht hat die Analyse ergeben, dass in der Nordspitze im Dreispitzareal ein grosses Potenzial für eine grosse, zusammenhängende Grün- und Freifläche besteht. Im Innern des Quartiers gibt es wenig Potenzial für neue Grünräume, dort liegt der Fokus auf der Sanierung der Grün- und Freiräume.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1690

107 Freiräume	Schliesslich ist in Sachen Grünraumentwicklung und Stadtökologie noch vieles Stückwerk. Gerade die Anpassungen an die drohende Klimakatastrophe erfordern mehr Entsiegelung und mehr Grün in der Stadt. Zudem verweisen wir bezüglich schützenswerter Naturobjekte, Freiraumkonzept und Biotopverbund auf die Anregungen des WWF Region Basel in deren Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen: siehe auch Stellungnahme Nr. 123
	<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1740

108 Freiräume	<p>3.4 Handlungsbedarf Freiräume: Die fehlenden Räumlichkeiten für die Quartierbewohnenden müssen auch beim Handlungsbedarf wieder aufgegriffen werden. Insbesondere in den Entwicklungsarealen Dreispitz und im Walkeweg, sowie beim Neubau Nauentor muss deshalb schon ab der städtebaulichen Planung die Schaffung von entsprechenden Räumlichkeiten mitgedacht werden.</p> <p>N4: Die Förderung und Stützung von kleinteiligen Quartier- und Kulturtreffpunkten begrüßen wir sehr. Zusätzlich muss der Kanton selbst aktiv Räume schaffen, welche die Rahmenbedingungen erfüllen, um als Quartier- und Kulturtreffpunkt genutzt zu werden. Insbesondere in den Entwicklungsarealen Dreispitz und im Walkeweg sowie beim Neubau Nauentor muss deshalb schon ab der städtebaulichen Planung die Schaffung von entsprechenden Räumlichkeiten mitgedacht werden.</p> <p><i>Mehr Freiräume:</i> Die Situation betreffend Grün- und Freiräumen im STRP Gundeldingen wurde treffend analysiert. Unter Freiräumen werden im STRP implizit nur Aussenräume verstanden. Freiräume umfassen jedoch auch öffentliche Räumlichkeiten, welche den Quartierbewohnenden zur Verfügung stehen. Der STRP Gundeldingen muss deshalb zwingen auch diesen Freiraum behandeln. Die Versorgung der Quartierbewohnenden mit öffentlichen Räumlichkeiten, welche den Quartierbewohnenden zur Verfügung stehen, ist unterdurchschnittlich. Das Gundeldingerquartier benötigt dringend Treffräume oder einen vollwertigen Quartiertreffpunkt, in dem sich die Quartierbewohnenden treffen, organisieren und austauschen können. Insbesondere in den Entwicklungsarealen Dreispitz und im Walkeweg sowie beim Neubau Nauentor muss deshalb schon ab der städtebaulichen Planung die Schaffung von entsprechenden Räumlichkeiten mitgedacht werden.</p>	Zur Kenntnis genommen: Soziale Orte der Begegnung im öffentlichen Raum sind wichtig. Deshalb weist der Stadtteilrichtplan im Zielbild Freiräume den verschiedenen Räumen Funktionsschwerpunkte zu - auch im Dreispitz, am Walkeweg und südlich des Bahnhofs (IWB-Platz, Purple-Park). Räumlichkeiten für Begegnung und Austausch bieten die vom Kanton unterstützten Quartiertreffpunkte, die nicht Bestandteil vom Stadtteilrichtplan sind. Im Lebensraum Gundeldingen ist der offizielle Quartiertreffpunkt das Familienzentrum auf dem Gundeldinger Feld. Eine zweistufige Bestandsaufnahme der Christoph Merian Stiftung mit Quartierorganisationen und der interessierten Bevölkerung zeigte im Jahre 2013, dass es viele Orte für Begegnung und für Veranstaltungen im Quartier gibt. Fazit der Bestandsaufnahme war, dass über diese Angebote besser informiert werden müsste. In der Folge wurde das Informationsangebot der Quartierkoordination Gundeldingen im Sinne eines Quartierkiosks ausgebaut. Sollte sich im Zuge der künftigen Entwicklung eine breit abgestützte Nachfrage nach einem zusätzlichen Quartiertreffpunkt zeigen, kann ein solches Angebot seitens Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartment geprüft werden.
	<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1782

109 Grünverbindung	Ein Zugang zum Margarethenpark auf Höhe der Gempenstrasse müsste erstellt werden.	Nicht berücksichtigt: Der Margarethenpark ist eine 200 Jahre alte historische Parkanlage. Die 1823 erstellte Gartenanlage ist ein bemerkenswertes Beispiel eines Landschaftsgartens, für den deshalb
--------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ein Parkpflegewerk erstellt wurde. Im Zusammenhang mit der Gesamtaufwertung des Margarethenparks / Umsetzung Parkpflegewerk werden die beiden bestehenden Parkeingänge auf Höhe Sempacher- und Frobenstrasse verbreitert und verbessert. Diese Eingänge führen direkt zu den Spielplätzen. Ein zusätzlicher Eingang auf Höhe Gempenstrasse ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, weil das Wegenetz auf die beiden bestehenden Eingänge ausgerichtet ist. Für einen zusätzlichen Eingang müsste das Wegenetz verändert und Bäume gefällt werden. Durch einen zusätzlichen Eingang wird zudem die grosse Spielwiese in ihrer Weite durchbrochen. Die Trennwirkung der Gundeldingerstrasse soll abgestimmt auf die Parkeingänge vermindert werden.

Eingabe von: Elternrat Margarethen

1495

110 Grünverbindung

Auch wäre nun darzulegen, wie der Weg zur Grün 80 attraktiver und familienfreundlicher gestaltet werden kann. Dies ist ein wesentlicher Erholungsraum für Bewohner des Gundeli-Quartiers.

Zur Kenntnis genommen: Im Objektblatt 10/Am Walkeweg wird unter dem Planungsgrundsatz und der Planungsanweisung 10f festgehalten, dass der Wolfgottesacker und sein Umfeld Teil der Grünverbindung vom Quartier Gundeldingen via Dreispitz Nordspitze zur Brüglinger Ebene sind und sie über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar sein sollen (S. 116). Die Art und Weise wird im Rahmen der Umsetzungsphase konkretisiert.

Eingabe von: WWF Region Basel

1525

111 Grünverbindung

Brüglinger Ebene: Der attraktive Frei- und Grünraum der Brüglinger Ebene wirkt heute aus Sicht des Gebiets des Stadtteilrichtplans komplett verschlossen. Zur Brüglinger Ebene sind nun Wegverbindungen vorgesehen. Wir sehen neben dieser Massnahme auch die Chance, eine viel weitergehende Öffnung der Brüglinger Ebene hin zum Dreispitz und zum Areal Am Walkeweg im Sinne einer breiten Durchlässigkeit und Zugänglichkeit zu ermöglichen.

Zur Kenntnis genommen: Eine viel weitergehende Öffnung der Brüglinger Ebene hin zum Dreispitz und zum Areal "Am Walkeweg" im Sinne einer breiten Durchlässigkeit und Zugänglichkeit zu ermöglichen, ist räumlich schwierig, da dies neben Bahnlinie und Brüglingerstrasse auch durch die Topografie erschwert wird. Im Objektblatt 010/Am Walkeweg wird unter dem Planungsgrundsatz und der Planungsanweisung 10f festgehalten, dass der Wolfgottesacker und sein Umfeld Teil der Grünverbindung vom Quartier Gundeldingen via Dreispitz Nordspitze zur Brüglinger Ebene sind und sie über verschiedene gut sichtbare Zugänge sicher und komfortabel erreichbar sein sollen (S. 116). Dies verbessert die Durchlässigkeit. Die Art und Weise wird im Rahmen der Umsetzungsphase konkretisiert.

Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz

1558

112 Grünverbindung

Die Grün- und Freiflächen Hechtliacker, Jakobsberg, Wasserturm und Bruderholzrücken haben für das Gundeli eine ähnliche Bedeutung wie Brüglingen, sind aber bezüglich Erreichbarkeit im Richtplanentwurf nicht entsprechend erwähnt.

Zur Kenntnis genommen: Diese Gebiete liegen ausserhalb des Bearbeitungspersimeters. Sie sind aber mit berücksichtigt worden und unter der Bezeichnung Naherholungsraum Bruderholz zusammengefasst. Beim Handlungsbedarf Freiräume wird auf das Potenzial bei der Verbesserung der an das Quartier angrenzenden

Wegverbindungen in die Naherholungsgebiete Brüglinger Ebene und Bruderholz hingewiesen (S. 34), ebenso im Konzeptteil Freiräume (S. 47). Im Gegensatz zur Brüglingerebene ist der Zugang zu den Grün- und Freiräumen auf dem Bruderholz attraktiver im Bestand. Der Hechtlacker wird im Zielbild Freiräume noch dargestellt, weil er sehr nah an der Perimetergrenze liegt. Für ihn wurden Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen verfasst (S. 84/85).

Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)

1662

113 Grünverbindung

Speziell die Zugänge zu Freizeiträumen und schulischen Einrichtungen muss verbessert und neben Temporeduktionen müssen auch im Sinne der Sicherheit Parkplätze auf der Allmend aufgehoben werden.

Zur Kenntnis genommen: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Mit der Motion Wanner besteht der Auftrag eine Vorlage für die Einführung von Tempo 30 rund um Schulhäuser und Kindergärten dem Grossen Rat einzureichen. Die Querbarkeit der Dornacher-, Gundeldinger-, Margarethen-, Reinacher- und Münchensteinerstrasse spielt zur Erreichung von Grün- und Freiräumen ebenfalls eine Rolle und soll geprüft werden (Kapitel 5.3.1 Querbarkeit Achsen). Zudem soll die Allmend durch die Quartierparkings entlastet werden.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1700

114 Vernetzung

Biotopverbund: Weiter werden die Fragen des Biotopverbundes nicht betrachtet. (Vgl. Abb.). Hierbei handelt es sich um die weitgehend intakte Vernetzungsachse entlang der Eisenbahnanlagen (1), den Gehölzkorridor am Fusse des Bruderholzes (7) sowie Achsen durch das Deispitz-Areal. Diese behördenverbindlichen Konzepte müssen in einem Teilrichtplan aufgenommen sein.

Zur Kenntnis genommen: Diese Vernetzungsachsen sind im Biotopverbundkonzept Basel enthalten. Teilrichtpläne decken nicht alle Themenbereiche ab. Der Schwerpunkt im Gundeldingerquartier liegt auf den drei Themenbereichen Mobilität/Freiraum/Nutzungen. Die Vorschriften des kantonalen Richtplans gelten für weitere Teilrichtpläne und damit für den vorliegenden Stadtteilrichtplan sinngemäss. Bereits in anderen Teilrichtplänen wie dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt oder dem Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof ist das Thema Natur und Stadtökologie nicht vertieft worden.

Eingabe von: WWF Region Basel

1398

115 Vernetzung

Mit der Vernetzung der Freiräume Margarethenpark und Pruntrutermatte beweist Ihr Amt eine zukunftsweisende Weitsicht. Es ist deshalb doppelt schade, dass durch die Einschränkung des südlichen Perimeters eine Vernetzung des Margarethenparks in südöstlicher Richtung zur Lerchenstrasse-Wolfsschlucht-Bruderholz keine Aufnahme in den Stadtteilrichtplan findet. Gerade hier könnten private Eigentümer und Eigentümerinnen, analog zu den geplanten Massnahmen zur Aufwertung und Öffnung von Innenhöfen, durch Anreize aus dem Mehrwertabgabefonds motiviert werden, ihren Besitz besser zu erschliessen und/oder zugänglich zu machen. Damit würde die

Zur Kenntnis genommen: Im Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen, das eine Grundlage für den Richtplan darstellt, sind diese Themen behandelt worden. Aber auch hier hat sich gezeigt, dass das Interesse von privaten Liegenschaftsbesitzerinnen und Liegenschaftsbesitzern ihre Höfe zu öffnen, auch durch Anreizprogramme z.B. von Seiten der CMS leider nur auf sehr wenig Echo stiessen. Selbst eine Finanzierung durch den Mehrwertabgabefonds reichte als Anreiz nicht aus. Wir schätzen deshalb die Umsetzung als kaum realistisch ein.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>fussläufige Zugänglichkeit vom Gundeli aufs Bruderholz entscheidend verbessert und quatiernahe Freiräume mit hohem Erholungswert erschlossen werden. Es sei hier nur auf die von uns angesprochene Verbindung zwischen der Dittinger- und der oberen Brunnmattstrasse sowie eine naturnahe Erschliessung der Parzelle 1760 hingewiesen.</p> <p><i>Eingabe von: IG1760</i></p>	<p style="text-align: right;">1451</p>
116 Vernetzung		<p>Zudem geht es auch darum, die Naturaspekte über einzelne Hotspots hinaus zu betrachten und zu fördern (z.B. Hinterhofvernetzung, -aufwertung usw.). Auch diese Themenbereiche werden nicht betrachtet.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Im Grün- und Freiraumkonzept Gundeldingen, das eine Grundlage für den Richtplan darstellt, sind diese Themen behandelt worden. Aber auch hier hat sich gezeigt, dass das Interesse von privaten Liegenschaftsbesitzerinnen und Liegenschaftsbesitzern, auch durch Anreizprogramme z.B. von Seiten der CMS leider nur auf sehr wenig Echo gestossen ist.</p> <p style="text-align: right;">1524</p>
117 Hunde		<p>Mir fällt auf, dass sich unter den zahlreichen Piktogrammen die für den Stadtteilrichtplan geschaffen wurden, keines findet, das die vierbeinigen Bewohner symbolisiert. Neben den vielen Katzen existieren jedoch zahlreiche Hunde die mit ihren Besitzern im Quartier ebenfalls Orte zum gemeinsamen Aufenthalt finden sollten. Man muss nur bis Lausanne blicken, um ein positives Beispiel dafür zu finden wie gut das Zusammenleben auch in der Stadt funktionieren kann. Dort sind in praktisch jedem Park Bereiche reserviert die Hunden zugänglich sind und in denen sie im Winterhalbjahr auch ohne Leine laufen dürfen. http://www.lausanne.ch/lausanneofficielle/administration/logement-environnement-et-architecture/parcs-et-domaines/bureauintegration-canine/zones-accessibles-aux-chiens.html</p> <p>Insbesondere der Margarethenpark und das Dreispitzareal bieten im Quartier Gundeldingen Gelegenheit dafür die Bedürfnisse von Hunden in der Stadtteilplanung ebenfalls zu berücksichtigen. Es wäre darüber hinaus wünschenswert diesen auf weiteren öffentlichen Grünfläche einen Anteil zuzugestehen, damit auch ältere und weniger mobile Bewohner, für die ihr Tier häufig einen besonders hohen Stellenwert einnimmt, die Möglichkeit erhalten ohne lange Wege Ihrem Tier den notwendigen Auslauf zu ermöglichen.</p> <p><i>Eingabe von: Privat</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Mit der 8. Planungsanweisung im Objektblatt O11 sollen Freiräume geprüft werden, welche einen Hundefreilauf ermöglichen.</p> <p>Weitere Flächen, auf denen Hunde frei laufen können, sind z. B. die Wolfsschlucht, die Grünanlage beim Buremichelskopf und die Wiesen beim Wasserturm. Eine Übersicht über diese Flächen kann man dem Plan Hunde Signalisation auf www.map.bs.ch abrufen. Im Zusammenhang mit der Gesamtaufwertung des Margarethenparks/Umsetzung Parkpflegewerk und einer Petition für einen Freiraum für Hunde im Margarethenpark wurde geprüft, das kleine Waldstück zwischen Kunsteisbahn, Venusstrasse und Eisweglein für Hunde und ihre Halterinnen und Halter zu öffnen. Diese dann offene, von Bäumen durchsetzte Fläche kann als "nicht eingezäuntes Freilauf-Hundeareal" ausgewiesen werden.</p> <p style="text-align: right;">1562</p>
118 Innenhöfe / Vorgärten		<p>Uns fehlt im Entwurf ein klares Bekenntnis zum Erhalt des Bestandes. Auf Seite 34 links unten steht zwar, dass die Erhaltung begrünter Vorgärten sehr wichtig sei. Auf Seite 33 rechts unten ist zu lesen, dass heute «viele Vorgärten als Autoabstellplätze dienen» oder «in vegetationslose Steinrabatten umgewandelt» worden seien. Beides verstösst zwar schon heute gegen das Gesetz. Dieses wird aber de</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Im Objektblatt O11 Lebensraum Gundeldingen wird unter den Planungsgrundsätzen (vierter Spiegelstrich) explizit auf die Vorgärten und deren Schutz hingewiesen (S. 119). Der Kanton setzt auf Aufklärung und hat deshalb unter den Planungsanweisungen (siebter Spiegelstrich) gezielte Informationskampagnen für die Bevölkerung durch die</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		facto nicht durchgesetzt. Müsste die Behebung dieser Missstände nicht im Richtplan explizit gefordert werden?	Quartierkoordination und Kanton Basel-Stadt aufgenommen. Der Vollzug von geltendem Recht ist aber grundsätzlich nicht die Aufgabe eines Teilrichtplanes.
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1673
119	Innenhöfe / Vorgärten	3.4 Handlungsbedarf Freiräume: Den Vorsatz, die Attraktivität von Innenhöfen durch zusammenhängende Grünflächen zu steigern, finden wir unterstützenswert. Für die Attraktivitätssteigerung von halböffentlichen Innenhöfen soll eine finanzielle Unterstützung durch den Mehrwertabgabefonds möglich sein. 5.2.7 Den Vorsatz, die Attraktivität von Innenhöfen durch zusammenhängende Grünflächen zu steigern, finden wir unterstützenswert. Für die Attraktivitätssteigerung von halböffentlichen Innenhöfen soll eine finanzielle Unterstützung durch den Mehrwertabgabefonds möglich sein.	Zur Kenntnis genommen: Das ist heute bereits möglich. Bedingung ist allerdings, dass die Innenhöfe öffentlich zugänglich sind.
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1818
120	Naturschutz	Inventar schützenswerter Naturobjekte: Zentraler Mangel etwa ist, dass Areale, die im Inventar schützenswerter Naturobjekte enthalten sind (oder entsprechende Wertigkeit besitzen, aber noch nicht kartiert wurden), im Stadtteilrichtplan nicht betrachtet werden. Hier handelt es sich zum Beispiel um den Wolf-Gottsacker und Umgebungsbiote, um die Bahnanlagen im Perimeter oder den Margarethenpark.	Zur Kenntnis genommen: Das Grün- und Freiraumkonzept war die Grundlage für den Themenbereich Freiräume im Stadtteilrichtplan. Das Thema Stadtökologie wurde darin nicht behandelt. Dazu gibt es andere übergeordnete Instrumente wie das Biotopverbundkonzept oder das Inventar der geschützten Naturobjekte. Das bedeutet nicht, dass ökologische Belange nicht wichtig und planungsrelevant sind. Bei der Umsetzung von konkreten Projekten sind sie wichtige Grundlagen und die gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen.
		<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	1396
121	Naturschutz	Freiraumkonzept: Wir bemerken hier auch, dass das Dreispitzareal, der Wolf-Gottesacker, das Gebiet Am Walkeweg im behördenverbindlichen Freiraumkonzept als Naturschutz-Entwicklungsgebiet bezeichnet ist. Dies wird nicht in den Teilrichtplan übernommen.	Zur Kenntnis genommen: Das Freiraumkonzept Basel stammt von 2004. Für den Wolfgottesacker ist mittlerweile ein Friedhofspflegewerk erarbeitet worden, das auch eine ökologische Weiterentwicklung des Friedhofs beinhaltet. Im Vorfeld der Arealentwicklung "Am Walkeweg" wurde ein ökologisches Gutachten erstellt und die Naturwerte und der Baumbestand aufgenommen. Daraus sind Randbedingungen für die städtebaulichen Wettbewerbe und Studien abgeleitet worden. Im Bebauungsplan erster Stufe ist eine Grünzone ausgewiesen worden. In den weiteren Planungen und dem anstehenden Wettbewerb für eine Primarschule und den öffentlichen Platz werden diese Themen auch aufgenommen.
		<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	1397
122	Naturschutz	Spannungsfelder: Es soll verdichtet gebaut werden, zusätzlicher Wohnraum (in grösserem Stil) geschaffen werden und gleichzeitig auch	Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan sichert Grün- und Freiflächen auf dem Areal "Am Walkeweg". Diese sind in der

(grüne und andere) Freiräume entstehen in einem Quartier, das bereits dicht bebaut ist. Das sind Ansprüche, die sich in sich widersprechen und denen Interessenkonflikte inhärent sind. Wenn Raum umgenutzt wird, geht es nicht ohne Verlust. Die Überbauung Walkeweg führt unweigerlich zu grossem Verlust an Grünfläche (ganzes Gartenareal, Gleisbogen).

Zwar steht der Anspruch, ökologische Freiräume, Grünflächen etc. zu schaffen. Im vorliegenden Projekt Walkeweg hingegen ist nur Verlust von ökologischem Raum ersichtlich. Es ist nicht eruierbar, welche Massnahmen für den Erhalt bestehender Flora und Fauna (z.B. Geleisbogen) geplant sind, noch ist ersichtlich, was unter «Grünflächen» subsumiert wird und in welchem Verhältnis sie zu den Flächen stehen werden, die überbaut werden. Eine Differenzierung dessen, was Freiräume und Grünflächen beinhalten, ist Voraussetzung, dass schützenswerte bestehende Räume überhaupt erkannt und eingebettet werden können.

Ökologische Aspekte: Ökologische Aspekte müssen gegenüber dem Anliegen nach mehr Wohnraum stärker berücksichtigt werden. Die Artenvielfalt ist bei älteren Beständen grösser als bei neuen. Solche haben sich z.B. in Jahrzehnten entlang der Gleise entwickelt. Eine umfassende Auslöschung/Zerstörung der speziellen Fauna und Flora kann nicht zugunsten von Wohnraum in Kauf genommen werden. Wir fordern daher, dass zusätzliche Abklärungen gemacht werden, wie insbesondere im Bereich Überbauung Walkeweg ruderalen Flächen erhalten werden können (in den Gartenarealen gibt es z.T. Feuchtbiotope mit Amphibien).

Eingabe von: BastA!

1462

123 Naturschutz

Leider müssen wir bemängeln, dass Aspekte der Natur völlig und der Stadtökologie weitgehend ausgeklammert werden. Dies ist gerade für ein Werk, das Richtplancharakter beansprucht, nicht verständlich. So wird zwar der Aspekt der Bäume beziehungsweise Alleen thematisiert, doch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität oder des Stadtbildes betrachtet – nicht als Teil einer stadtoökologischen oder naturräumlichen Qualität.

Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen beinhaltet behördenverbindliche Aussagen zum begrüneten Strassenraum, zu Vorgärten und Innenhöfe. In einem Teil der Freiräume fordert er auch naturnah gestaltete Grünräume sowie neu auch die Förderung der Biodiversität (siehe Planungsgrundsätze im Objektblatt O11).

Teilrichtpläne haben aber nicht den Anspruch sämtliche Themenbereiche abzubilden. Der Schwerpunkt im Gundeldingerquartier liegt auf den drei Themenbereichen Mobilität/Freiraum/Nutzungen. Bereits in anderen Teilrichtplänen wie dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt oder dem Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof ist das Thema Natur und Stadtökologie nicht vertieft worden.

Eingabe von: WWF Region Basel

1522

124 Naturschutz

Im Weiteren werden mit der Entwicklung Dreispitz und am Walkeweg

Zur Kenntnis genommen: Das Ausweisen von ökologischen

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		ökologische Ersatzflächen notwendig. Dies wird nicht behandelt.	Ersatzflächen muss jeweils projektbezogen erfolgen und ist nicht richtplanstufengerecht. Bei den Arealentwicklungen Nordspitze und "Am Walkeweg" wurde zu Beginn ein ökologisches Gutachten erstellt und die vorhandenen Werte ermittelt, die in den weiteren Planungsschritten jeweils berücksichtigt werden müssen. Daraus sind Randbedingungen und Vorgaben für die städtebaulichen Wettbewerbe und Studien abgeleitet worden. Ausserdem wird ein Freiraumkonzept für das ganze Areal "Am Walkeweg" erstellt, das die Art, Lage und Grösse von den Ersatzflächen definiert. Der Gleisbogen bleibt als Biotopverbundachse erhalten. Aufgrund der notwendigen Altlastensanierung ist ein Erhalt von wertvollen Flächen nicht überall möglich.
		<i>Eingabe von: WWF Region Basel</i>	1523
125	Naturschutz	Mehr Stadtgrün: Insgesamt bleibt die Idee, den Freiraum grüner zu gestalten, zu vage und die stadtoökologischen Fragen sind inexistent oder zu unverbindlich. Wir verweisen hier auf die Stellungname des WWF Region Basel. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Siehe auch Stellungnahme Nr. 123. 1599
126	Naturschutz	Warum sieht der Richtplanentwurf nur im Winkelriedplatz eine naturnahe Gestaltung vor? Zumindest im Bereich Nordspitze-Wolfgottesacker-Walkeweg muss Raum geschaffen werden für naturnahe Freiflächen. <i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	Zur Kenntnis genommen: Bei der Arealentwicklung "Am Walkeweg" sind naturnahe Flächen explizit vorgesehen (siehe Zielbild Freiräume). Die Gesamtkarte weist diesbezüglich einen Fehler auf. Dem Winkelriedplatz ist in erster Linie "Stadtgrün" zugeordnet sowie die Aktivitätsniveaus ruhig und lebendig. Die Gesamtkarte wird korrigiert. 1674
127	Fussverkehr	Teilzielbild Fussverkehr: Generell fällt auf, dass zwar die Fussgängerverbindungen entlang der Südkante des Bahnhofs, also parallel zur Meret Oppenheim-Strasse zwar als Teil des städtischen Fussgängernetzes ausgezeichnet ist, aber dessen Ausbau zu einer attraktiven Fussgänger Verbindung zwischen Nauentor und Margarethenbrücke nirgends erwähnt wird. In anderen Worten: Ist diese Verbindung einfach das Trottoir der Meret Oppenheim-Strasse? Wir erachten diese Fussgänger Verbindung im Zusammenhang mit den neu angedachten Querungen über die Gleise als äusserst wichtig. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Im städtischen Umfeld ist das Trottoir die Verbindung bzw. gängige Führungsform für den Fussverkehr. Im Rahmen der Massnahmen zum Bahnknoten werden auch Anpassungen rund um den Bahnhof Basel SBB erfolgen. 1538
128	Fussverkehr	Ausserdem möchte ich vorschlagen die Lebensqualität der Fussgänger im Quartier auf einfache und effektive Weise und ohne jegliche Investitionen zu steigern. Nämlich indem die Fussgängerampeln derart	Zur Kenntnis genommen: Die Prüfung der einzelnen Ampeln ist nicht richtplanrelevant (Sofortmassnahme). Ampelschaltungen werden nach Möglichkeit hinsichtlich der Grünphasen für FussgängerInnen

geschaltet werden, dass die Strassen mit kürzeren Wartezeiten und ohne Hast überquert werden können. Durch Anpassung der Intervalle zugunsten der Fussgänger und den automatischen Wechsel der Fussgängerampel auf Grün, ohne zusätzliche Betätigung einer Taste, werden alltägliche Frustrationen und zugleich auch unnötige Ansteckungen durch auf den Tastknöpfen befindliche Keime und Viren vermieden.

Eingabe von: Privat

angepasst, um unnötige Wartezeiten zu beseitigen.

1563

129 Fussverkehr

Als weiteren Beitrag das Quartier schöner und lebenswerter zu machen, möchte ich dazu anregen bei zukünftigen Strassen- und Leitungsbauarbeiten an das positive Beispiel der Delsbergerallee anzuknüpfen und anstatt ausschliesslich Asphaltbeläge zu verwenden, verstärkt Pflasterung auf Gehwegen einzusetzen. Damit nimmt nicht nur die Attraktivität der Strassen zu, sondern es lässt sich zukünftig auch der durch die Tiefbauarbeiten überall in Basel sichtbare Flickenteppich verschiedenster Asphaltoberflächen vermeiden. Eine Pflasterung lässt sich problemlos aufnehmen und nach Abschluss der Arbeiten erneut verlegen. Selbst wenn man in Basel den Reichtum der Stadt ungern zur Schau stellt, das derzeitige Strassenbild hinterlässt bei Bewohnern und Besuchern einen Eindruck der kaum beabsichtigt sein kann.

Eingabe von: Privat

Zur Kenntnis genommen: Ein Teilrichtplan macht keine konkreten Aussagen über die Materialisierung.

Die Materialisierung der öffentlichen Räume berücksichtigt neben einer hohen Wirtschaftlichkeit jeweils insbesondere die Anforderungen der Nutzungen. Hierzu stehen bei Flächen die vornehmlich dem Fussverkehr dienen, die Ansprüche an einen hindernisfreien Verkehrsraum im Vordergrund. Trottoirs werden daher in der Regel nach den Ausführungsbestimmungen des Tiefbauamtes in Asphalt erneuert.

1564

130 Fuss- und Veloverkehr

Die in den Planungsgrundsätzen erwähnte zusätzliche Fuss- und Veloverbindung zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke "verkommt" in den Planungsanweisungen zu "Das BVD strebt langfristig die Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr (wo sind die Fussgänger geblieben?) sowie die bessere Anbindung des Gundeldingerquartiers an die Innenstadt (via Heumattstrasse)". Dies "definiert" keine konkreten Massnahmen zur Erreichung des oben erwähnten Planungsgrundsatzes (vgl. Zweck der Planungsanweisungen auf S. 73); in den Festlegungen erscheint dann unter 6r die Gleisfeldquerung für Fussverkehr wieder. Kurz es ist nicht klar, in welchem Zusammenhang die zusätzliche Querung für beide Verkehrsteilnehmenden realisiert werden soll: unabhängig vom Nauentor (vgl. Planungsanweisung 6q) und dies nur für Velos und/oder zusammen mit Nauentor (vgl. Planungsanweisung 6e, 6i, 6r, 6w) und dies nur für den Fussverkehr. Interessanterweise wird im Objektblatt 08/Nördlicher Dreispitz in den Planungsanweisungen die in den Planungsgrundsätzen erwähnte neue Fuss- und Velobrücke St. Alban – Gundeldingen als Projekt wörtlich konkretisiert: "Das BVD strebt langfristig die Erstellung der Fuss- und Velobrücke Wolf an.."

Nicht berücksichtigt: Die Planungsanweisung zur zusätzlichen Fuss- und Veloverbindung zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke wurde für die zwei Verkehrsmittel gesplittet. Die zusätzliche Fussverbindung wird mit der Transformation des Nauentors realisiert. Daher ist die örtliche Festlegung 6r (Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB) bereits als Festsetzung aufgeführt. Die Anbindung für den Fussverkehr erfolgt an die Gartenstrasse.

Es ist unbestritten, dass es auch für den Veloverkehr einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke bedarf. Diese ist auch im Teilrichtplan Velo mit Anbindung an die Heumattstrasse enthalten. Da zum heutigen Zeitpunkt aber unklar ist, wann und in welcher Form die Querung realisiert werden kann, wird die Massnahme separat aufgeführt (6q). Die Planungsanweisung kann in diesem Falle daher nicht weiter konkretisiert werden.

Durch die getrennte Führung erhält sowohl der Fuss- wie auch der Veloverkehr genügend Platz. Eine zweite Querung für den Fussverkehr nebst dem Nauentor ist eine Parallelführung und nicht zweckmässig.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	1542
131 Fuss- und Veloverkehr		Die geplante Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr im stark industriell geprägten Südteil des Dreispitzes könnte weitere Konflikte und eine schleichenden Verdrängung der dort ansässigen Unternehmen zur Folge haben.	Nicht berücksichtigt: Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr dient unter anderem der Erschliessung des Gewerbes. Die dort ansässigen Unternehmen können dadurch von zusätzlichen Kunden profitieren. Dem südlichen Dreispitz ist im Zielbild Nutzungen die Hauptnutzung Arbeiten zugeteilt.
		<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	1571
132 Querbarkeit Achsen		Analyse und Handlungsbedarf: Der Handlungsbedarf bei den Grünflächen ist hoch, aber auch die Zugänglichkeit über die Quartierstrassen, ist erschwert und dies sollte deutlicher verbessert werden.	Zur Kenntnis genommen: Ein Grossteil der Strassen im Gundeli ist verkehrsberuhigt. Massnahmen zur verbesserten Querbarkeit auf Abschnitten der Margarethenstrasse, Güterstrasse, Dornacherstrasse, Gundeldingerstrasse und Reinacherstrasse sind vorgesehen.
		<i>Eingabe von: Privat</i>	1547
133 Querbarkeit Achsen		Querbarkeit Achsen Fussverkehr: Die «Querbarkeit Achsen Fussverkehr» würden wir auch vom Areal Dreispitz über die Münchensteinerstrasse zum Wolfgottesacker und zum Areal Am Walkeweg festlegen. Die Münchensteinerstrasse wirkt als grosse Barriere und Querungshindernis und weist entsprechend Handlungsbedarf auf.	Berücksichtigt: In Koordination mit den Arealentwicklungen werden die angrenzenden Strassenräume untersucht. Die Querbarkeit der Achsen ist im Stadtteilrichtplan vorgesehen bzw. wird teilweise auf der Münchensteinerstrasse noch ergänzt (Höhe Haltestelle MParc und Areal Walkeweg bis Knoten Dreispitz).
		<i>Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz</i>	1557
134 Querbarkeit Achsen		5.1.1. Hauptnutzungen: Die Belegung des Dreispitz Mitte ist zu begrüssen. Es bedarf deshalb aber unbedingt auch eine Verkehrsberuhigung der umgebenden Ausfallstrassen.	Zur Kenntnis genommen: In Koordination mit den Arealentwicklungen werden die angrenzenden Strassenräume untersucht. Betreffend Tempo 30 gilt der Grossratsbeschluss (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G).
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1615
135 Querbarkeit Achsen		Tempo 30: An mehreren Stellen der heutigen Hauptverkehrsstrassen (Dornacher, Gundeldinger- Reinacher- und Münchensteinerstrasse) fordert der Richtplanentwurf, dass die Querbarkeit für den Fussverkehr verbessert und der Strassenlärm vermindert werden soll. Wieso nicht Tempo 30 flächendeckend als Forderung im Richtplan???	Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Es braucht ausgewählte Strassen zur Kanalisierung des Verkehrs zur Vermeidung von Schleichverkehr - Beruhigung und Aufwertung der untergeordneten, siedlungsorientierten Strassenräumen (Stossrichtung M19).
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1665
136 Querbarkeit Achsen		Nordspitze/Dreispitz Mitte/Am Walkeweg: Zudem muss der Richtplan hier eine Entschleunigung von Reinacher- und Münchensteinerstrasse vorsehen. Ansonsten werden alte Fehler wiederholt und die beiden Quartiere sind vom Rest abgeschnitten.	Teilweise berücksichtigt: In Koordination mit den Arealentwicklungen werden die angrenzenden Strassenräume untersucht. Die Querbarkeit der Achsen ist im Stadtteilrichtplan vorgesehen bzw. wird teilweise auf der Münchensteinerstrasse noch ergänzt (Höhe

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Neue Stadtteile einbinden: Gundeldingen bleibt auch im Entwurf zum Stadtteilrichtplan von Längs- und Querachsen durchschnitten. Eklatant wird dies bei den beiden neu zu bauenden Quartierteilen Dreispitz Nord und auf dem Wolf. Es werden hier die gleichen Fehler wiederholt, wie bei früheren Planungen: Sicherheit und Erreichbarkeit werden im Richtplanentwurf zwar grossgeschrieben, aber die beiden neuen Quartierteile bleiben durch die Münchensteinerstrasse und die Reinacherstrasse abgeschnitten vom Rest. Wir fordern deshalb, dass beide genannten Strassen zur Tempo 30-Zone umgestaltet und mit Grünanlagen und komfortablen Querungen ausgestattet werden.</p> <p>Bei den neu zu entwickelnden Gebieten ist nicht verständlich, warum diese wiederum von Verkehrsachsen (Münchensteiner- und Reinacherstrasse) abgeschnitten sein sollen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Haltestelle MParc und Areal Walkeweg bis Knoten Dreispitz). Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G).</p> <p style="text-align: right;">1686</p>
137	Querbarkeit Achsen	<p>Margarethenpark: Die glp unterstützt jedoch bessere Querungsmöglichkeiten der Gundeldingerstrasse.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1746</p>
138	Verbindungen	<p>Verbindung Innerstadt: Im Teilrichtplan wird die Barriere des Bahnhofs Basel SBB für den Fuss- und Veloverkehr bedauert: Diese soll minimiert und damit die Anbindung an die Innerstadt verbessert werden. Wie das geschehen soll, wird aber nicht dargelegt. Im Zusammenhang mit der Abstimmung über den Centralpark Basel wurde eine rasche und grosszügige Lösung versprochen. Bisher sind dazu keine weiteren Informationen an die Öffentlichkeit gekommen. Diese Bestrebungen sind konkret in den Stadtteilrichtplan zu integrieren.</p> <p><i>Eingabe von: WWF Region Basel</i></p>	<p>Teilweise berücksichtigt: Im Konzeptteil des Stadtteilrichtplans sind Verbindungen über das Gleisfeld im Teilzielbild Fussverkehr wie auch im Teilzielbild Veloverkehr aufgeführt. Im Objektblatt O6 sind die Massnahmen konkret benannt. Die Ausgestaltung der Massnahmen wird aber erst mit einem konkreten Projekt klar, weshalb zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Details angegeben werden können. Mittlerweile ist entschieden worden, dass sowohl mit der Personenunterführung West als auch mit der erweiterten Margarethenbrücke eine verbesserte Gleisquerung und zusätzliche Gleiszugänge geschaffen werden sollen und damit die Passerelle entlastet wird.</p> <p>Kapitel 6.2 Wechselwirkung N wird wie folgt angepasst: Noch ist unklar, ob der zusätzliche Zugang zu den Perrons des Bahnhofs Basel SBB via Margarethenbrücke als Personenüberführung und/oder mittels Personenunterführung umgesetzt wird (Entscheid im Verlaufe von 2019 zu erwarten). Zur Entlastung der Passerelle soll die Personenunterführung West und die erweiterte Margarethenbrücke zusätzliche Gleiszugänge und eine verbesserte Gleisquerung ermöglichen. Dies hat Einfluss auf die zukünftigen Personenströme und die Bedeutung der öffentlichen Räume entlang der Margarethenstrasse örtliche Festlegung (6p). -> Objektblätter O1, O6, O7</p> <p style="text-align: right;">1401</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
139	Verbindungen	<p>Auch besteht Handlungsbedarf bei den Verbindungen zu den Nachbarquartieren.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Anbindungen an die Quartiere Bruderholz, Bachletten, St. Alban, die Innenstadt sowie nach Binningen und Münchenstein sind im Handlungsbedarf Mobilität benannt (Kap 3.6) und im Teilzielbild Fussverkehr Kap. 5.3.1 aufgenommen.</p> <p style="text-align: right;">1503</p>
140	Verbindungen	<p>Im Kapitel 2.3 wird festgestellt, dass durch die Fertigstellung der Fussgängerpasserelle sowie der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes das Quartier nun besser mit der Innenstadt verbunden sei. Es fehlt allerdings der Hinweis, dass mit dieser Verbesserung das generelle Problem der Anbindung des Quartiers an die Stadt nicht gelöst ist nach wie vor attraktive Querungen für den Langsamverkehr (also auch Velofahrende) fehlen. Im Kapitel 2.3.3 fehlt ein Hinweis auf das sich in Arbeit befindliche Konzept Stadtraum Basel SBB.</p> <p><i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Aussage im Kapitel 2.2 (nicht 2.3) stimmt, die Verbindung ist verbessert worden. Die bessere Anbindung an die Innenstadt wird u.a. im Kapitel 3.2 Handlungsbedarf Nutzungen thematisiert. Das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB ist im Kapitel 2.5.4 beschrieben.</p> <p style="text-align: right;">1536</p>
141	Verbindungen	<p>Brücken für den Langsamverkehr: Wir begrüßen das Vorhaben, das Gundeldinger Quartier über zusätzliche Brücken mit den umliegenden Quartieren zu verbinden. Dabei sollte beachtet werden, dass Brücken an sich Orte mit hoher Aufenthaltsqualität sein können - siehe entsprechende Beispiele in der Stadt Kopenhagen (z.B. Circle Bridge).</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Gleisquerungen sind nicht nur im Themenbereich Mobilität behandelt worden, sondern auch im Themenbereich Nutzungen. Die Brücken sollen wo möglich auch gestalterisch inszeniert werden (Kapitel 5.1.6).</p> <p style="text-align: right;">1587</p>
142	Verbindungen	<p>Verbindung in die Stadt: Bis zur Neugestaltung der Gleisquerung mittels der Bahnhofs-Passerelle war Gundeldingen für zu Fuss Gehende praktisch abgeschnitten vom Rest der Stadt. Da der Nutzungsdruck auf der Passerelle über Gebühr ausgereizt ist, muss die Anbindung an die Stadt verbessert werden. Im Richtplan sollte im Interesse der Bevölkerung deshalb klar festgelegt werden, dass rasch eine oberirdische Lösung gefunden wird. Eine erneuerte Unterführung ist nicht akzeptabel und untergräbt die Bemühungen des Richtplans von 1986.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Zur Entlastung der Passerelle braucht es für eine verbesserte Gleisquerung und zusätzliche Gleiszugänge sowohl die erweiterte Margarethenbrücke als auch die Personenunterführung West. Zudem sind kurzfristige, provisorische Massnahmen zur Engpassbeseitigung erforderlich.</p> <p style="text-align: right;">1602</p>
143	Verbindungen	<p>2.5.4 Stadtraum Bahnhof SBB: Eine Lösung der Querungsproblematik muss gefunden werden. Dass nach dem Ende der Unterführung dank des letzten Quartierrichtplans von 1986 nun wieder eine neue angedacht ist, ist absolut unverständlich. Auch die Haltung der Regierung, die Anforderungen der Stakeholder in Einklang zu bringen, ist zu revidieren. Der Regierungsrat hat die Interessen aller Stakeholder zu berücksichtigen, ist aber ein Vertreter der Bevölkerung und für die Quartierbevölkerung wäre eine erneute Unterführung völlig</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes "Stadtraum Bahnhof SBB" setzt sich das BVD für zusätzliche bzw. verbesserte Gleiszugänge bzw. eine verbesserte Gleisquerung für den Fussverkehr ein. Zurzeit ist klar, dass es einen neuen Gleiszugang über die Margarethenbrücke braucht sowie auch die Personenunterführung West. Somit wird es eine zusätzliche Querungsmöglichkeit geben, zu den bestehenden oberirdischen Gleisquerungen. Der Kanton berücksichtigt alle Stakeholder, so auch</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		unverständlich.	die Interessen der Bevölkerung. Wie eine neue Personenunterführung ausgestaltet werden könnte, ist nicht Bestandteil des Stadtteilrichtplanes.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1610
144 Verbindungen		5.1. Brückenschläge: Die Brückenschläge sollen oberirdisch stattfinden.	Zur Kenntnis genommen: Bei den eingezeichneten Brückenschlägen handelt es sich ausschliesslich um oberirdische Verbindungen. Die Personenunterführung West wird nicht als Brückenschlag bezeichnet, im Gegensatz zu den anderen Verbindungen handelt es sich um eine Unterführung. Im Gegensatz zu den Brückenschlägen mit dem Fokus das Gleisfeld zu queren, steht bei der Personenunterführung West der Gleiszugang im Fokus.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1619
145 Verbindungen		Gestaltung Nordspitze: Dass die Achse Güterstrasse durch dieses Areal bis zum Wolfsgottesacker fortgesetzt werden soll, hat meines Wissens bisher niemand bestritten. Das steht aber nirgends explizit. Gehört das nicht in diesen Richtplan?	Zur Kenntnis genommen: Fuss- und Veloverbindung ist im Stadtteilrichtplan enthalten (örtliche Festlegung Nr. 8x).
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1663
146 Verbindungen		Fussgänger- und Velobrücke Gundeli-St.Alban: Dass diese Brücke nicht nur Nordspitze und St. Alban verbinden soll, sondern auch das Gebiet «am Walkeweg» direkt erschliessen könnte, wird nicht erwähnt. Wurde das nicht angeregt oder wurde eine solche Anregung abgelehnt? Wir haben manch-mal den Eindruck, die Planenden seien kaum je vor Ort gewesen.	Zur Kenntnis genommen: Im Planungsgrundsatz zur örtlichen Festlegung Nr. 8w wird die Erschliessung des Entwicklungsareals "Am Walkeweg" mittels Fuss- und Velobrücke "Güterbahnhof Wolf" explizit erwähnt (Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz).
		<i>Eingabe von: Wohnliches Gundeli-Ost (WGO)</i>	1664
147 Verbindungen		<i>Kürzere Wege:</i> Es ist begrüssenswert, dass das Gundeldingerquartier besser mit den anliegenden Quartieren verbunden werden soll. Besonders wichtig ist es, dass diese Verbindungen hindernisfrei sind!	Zur Kenntnis genommen: Die Hindernisfreie, komfortable und erkennbare Führung ohne Umwege ist in der Stossrichtung M1 festgehalten.
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1783
148 Verbindungen		Es fehlt die Darstellung der Personenunterführung-West als Brückenschlag. Der Brückenschlag Dreispitz – Wolf tangiert die Serviceanlage der SBB und die Gleisanlagen ohne Hinweis, insbesondere auf die Machbarkeit, und daher anzupassen. Das gleiche betrifft den Brückenschlag beim Erdbeergraben.	Nicht berücksichtigt: Die Personenunterführung West ist als Fussverbindung eingezeichnet. Bei den Brückenschlägen handelt es sich um oberirdische Verbindungen, welche gestalterisch in Szene gesetzt werden sollen und bei welchen die Querung und nicht der Gleiszugang im Vordergrund steht. Die Fuss- und Velobrücke "Güterbahnhof Wolf" ist als Massnahme mit dem Koordinationsstand Vororientierung enthalten. Die Darstellung der Brücke ist nur schematisch dargestellt. Um eine Massnahme als Vororientierung in einem (Teil-)Richtplan

aufzunehmen, muss keine Machbarkeit vorliegen und es ist üblich, dass noch Abstimmungen mit Beteiligten ausstehend sind. Im Rahmen der Arealentwicklung Wolf wird die Machbarkeit untersucht. Die "Zollbrücke" hat den Koordinationsstand Festsetzung. In der Planungsanweisung 1f ist die erforderliche Abstimmung auf die Bahnplanungen explizit erwähnt.

Eingabe von: SBB

1831

149 Veloparkierung

Velo-Station / Bike & Ride: Bei der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz könnte eine Velo-Station zusätzlich oder anstatt der B+R-Anlage vorgesehen werden, da es sich um ein «Übergeordnetes Zentrum» handelt und dieser Knoten verstärkt genutzt werden soll.
Bei der Ecke Margarethenstrasse/Meret Oppenheim-Strasse auf der Seite der Gleisanlagen würden wir neu eine B+R-Anlage vorsehen (heute werden dort bereits Velos abgestellt). Damit könnte für die von Süden und Südwesten kommenden Velofahrer (Margarethen, Dorenbach, Binningen, etc.) der Zugang zu den Gleisanlagen via Margarethen-Brücke effektiver erfolgen.
Zusätzlich würde die Velo-Station beim Elsässer-Tor unterstützt bzw. entlastet. Dies würde auch der Absicht der Verfasser dienen, die Margarethenbrücke als Platz auszubauen und generell rund um den Bahnhof SBB zusätzliche Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Nicht berücksichtigt: Beim Dreispitz ist ein Bedarf für eine Velostation auch mit den heute bekannten Arealentwicklungen nicht angezeigt. Mit der Velostation Süd sollen unter anderem die von Süden und Südwesten kommenden Velofahrenden (Margarethen, Dorenbach, Binningen etc.) eine geeignete Abstellanlage am Bahnhof Basel SBB vorfinden. Das Symbol "V" gibt einen strategischen Ort vor und ist schematisch dargestellt. Wo genau sich die künftige Velostation Süd befinden wird, ist derzeit noch offen. Die Massnahme ist auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen.

Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz

1559

150 Veloparkierung

Hinsichtlich der derzeitigen Verkehrssituation am Bahnhof SBB begrüßen wir (...) die Verbesserung der Parkiersituation für Zweiräder (...). Diese Massnahmen sind möglichst rasch zu konkretisieren.

Zur Kenntnis genommen: Im Rahmen der Massnahmen zum Bahnknoten werden Anpassungen rund um den Bahnhof SBB erfolgen.

Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt

1671

151 Veloparkierung

Teilzielbild Velo: Veloparkierung: Neben der Schaffung von mehr Veloabstellplätzen, ist auch die Kontrolle der bestehenden Veloabstellplätze wichtig. Insbesondere sogenannte Veloleichen nehmen einen wertvollen Platz weg.

Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant.

Eingabe von: SP Basel-Stadt

1793

152 Veloverkehr

3.6.: Velogegegenverkehr ist grundsätzlich gute Idee, das Problem wird sein, wie dies in der Dornacherstrasse ohne Abstriche an Komfort und Sicherheit zu bewerkstelligen ist. An der Gundeldingerstrasse können immerhin die Autoparkplätze aufgehoben werden.

Zur Kenntnis genommen: Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein. Die konkrete Umsetzung ist noch offen.

Eingabe von: Pro Velo beider Basel

1528

153 Veloverkehr

Sehr einverstanden mit Zollbrücke und Erschliessung Rt. Bahnhof.

Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		Plan dürfte bei Letzterem konkreter sein. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	1531
154	Veloverkehr	Teilzielbild Veloverkehr: Auch hier, wie oben im Kapitel 5.2 ist nicht klar, inwiefern die Vorgaben des Teilrichtplans Velo hier integriert oder allenfalls fortgeschrieben werden. Aufgrund des Textes nicht zu erschliessen, ist ein neuer Basisroutenpfeil westlich des Nautentors vorbei Richtung Centralbahnstrasse. Führt diese Verbindung durch das Nautentor oder ist dies ein neues Bauwerk? Es wird zwar im Objektblatt O6 thematisiert, müsste aber hier klarer erkennbar sein. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Teilweise berücksichtigt: Gemäss Kapitel 2.4 bilden die Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege die Grundlage für den Stadtteilrichtplan und sind damit berücksichtigt. Im Kapitel 5.3 wird auf die entsprechenden Netze als Grundlage verwiesen. Der Text in Kapitel 5.3.2 zum Veloroutennetz wird wie folgt ergänzt: <i>Schliessung der Netzlücken "Zollbrücke" und "Güterbahnhof Wolf" sowie Verbesserungen von Verbindungen beispielsweise über/unter den Gleisanlagen des Bahnhofs Basel SBB sind gemäss Anforderungen an die unterschiedlichen Netztypen anzugehen.</i> Der Pfeil steht für die örtliche Festlegung 6q (Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB) im Objektblatt O6. Diese wird nicht durch das Nautentor geführt. Die Umsetzung der zusätzlichen Veloquerung ist langfristig. 1539
155	Veloverkehr	Zusätzliche Veloparkplätze VPP sind zu begrüssen, ebenso die Verbesserung der heute schwierigen Anbindungen an die umgebenden Quartiere und Gemeinden. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1573
156	Veloverkehr	Teilzielbild Veloverkehr: Verbindung Margarethenbrücke wichtig. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1576
157	Veloverkehr	Teilzielbild Veloverkehr: Querung Nauenstrasse wird nicht thematisiert. Diese ist ein Riegel wie das Gleisfeld. Hier müsste der Plan Lösungen vorsehen, z.B. auf Höhe Peter Merian-Strasse. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen: Die Nauenstrasse liegt ausserhalb des Perimeters. Auf Höhe Peter Merian-Strasse sind Velomassnahmen vorhanden. 1577
158	Veloverkehr	Teilzielbild Veloverkehr: Achse Bruderholzstrasse: Richtig erkannt. Auch hier muss auf Kosten der AutoPP Platz für sicheren Veloverkehr geschaffen werden. Dito Thiersteineralle entlang der Tramgeleise, und zwar kurzfristig. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen: Die Umsetzung sicherer Velorouten ist Bestandteil des Stadtteilrichtplans und in der Stossrichtung M7 festgehalten. Die sichere Umsetzung muss aber nicht zulasten von Parkplätzen geschehen. In der Thiersteinerallee prüft das BVD im Rahmen von Erhaltungsplanungen die Umsetzung von geeigneten Velomassnahmen. 1578
159	Veloverkehr	Teilzielbild Veloverkehr: Neu-Erschliessung Dreispitz i.O.	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	1579
160	Veloverkehr	Vorschlag zur Prüfung eines Velolifts, um auch Bewohner des Bruderholz zu motivieren, vermehrt auf das Auto zu verzichten (https://www.eperiodica.ch/cntmngpid=sbz-004:2009:135::335) führt zu weniger Durchgangsverkehr im Gundeli.	Zur Kenntnis genommen: Die Nutzung von E-Bikes ermöglicht eine attraktivere, schnellere, komfortablere und flexiblere Alternative um das Bruderholz gut zu erreichen. Ein Velolift stände nur an einem Ort zur Verfügung. Er ist zudem langsam, unterhaltsintensiv und anfällig für Störungen.
		<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	1595
161	Veloverkehr	Teilzielbild Veloverkehr: Konzept Veloverkehr wenig visionär. Basel war vor 20 Jahren führend im Fördern von Veloverkehr und wird jetzt weiter abgehängt werden.	Zur Kenntnis genommen: Visionäre Lösungen wurden bereits mit dem Verkehrskonzept Gundeldingen abgelehnt und fanden am Runden Tisch keinen Konsens.
		<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	1643
162	Veloverkehr	Keine Aussage zur suboptimalen Veloquerung Bahnhof SBB? Sind geplante mögliche neue Querungen exklusiv für Fussverkehr vorgesehen?	Zur Kenntnis genommen: Im Kapitel 3.5. Ist die suboptimale Situation beschrieben: Für den Fuss- und Veloverkehr stellt der Bahnhof Basel SBB mit seinen Gleisanlagen eine Barriere zwischen dem Quartier und der Innenstadt dar. Die heutigen Querungsmöglichkeiten sind nicht ausreichend. Im Kapitel 3.6 ist der Handlungsbedarf aufgezeigt: Die Barriere des Bahnhofs Basel SBB für den Fuss- und Veloverkehr soll minimiert und damit die Anbindung an die Innenstadt verbessert werden. Im Objektblatt O6 wird in der Ausgangslage und angestrebten Entwicklung die Thematik ebenfalls nochmals aufgegriffen. In den Objektblättern sind die entsprechenden Massnahmen aufgeführt (örtliche Festlegungen 6p, 6q, 6r).
		<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	1677
163	Verkehrssicherheit	Wir vermissen griffige und kurzfristige Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer an der Güterstrasse (Tramgeleise, parkierende Autos).	Zur Kenntnis genommen: Sofortmassnahmen sind nicht richtplanrelevant. Güterstrasse ist keine Veloroute. Es gibt einen Anzug, der die Prüfung eines velofreundlichen Gleises fordert. Ein entsprechender Pilotversuch soll möglichst zeitnah erfolgen.
		<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	1590
164	Verkehrssicherheit	1.2 Gempenstrasse Abschnitt Dornacherstrasse - Güterstrasse Dieser Abschnitt ist für viele Kinder aus dem Bereich Güterstrasse ein Teil des Schulwegs. Ausserdem befinden sich in Hausnummer 25 zwei Kindergärten. Obwohl die Strasse eine Begegnungszone ist, kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Im Bereich der Kindergärten führt die Fahrspur direkt vor dem Hauseingang vorbei. Die Kinder verlassen den Kindergarten aus dem Untergeschoss und gelangen über eine Treppe auf den Trottoirbereich. Dieser ist aber auf gleichem Niveau wie die Fahrspur, welche die Kinder dadurch weniger gut	Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Anliegen wird an das Koordinationsgremium Schulwegsicherheit weitergeleitet.

wahrnehmen. Da die Gempenstrasse in direkter Achse zur Bahnhofspasserelle liegt, wird sie oft als Zubringer zum Bahnhof genutzt. Die Autofahrer halten dann im Bereich der Kreuzung Gempen-/Güterstrasse, um Personen ein- und aussteigen zu lassen. Dazu stellen viele ihr Fahrzeug, oft mit laufendem Motor, auf dem Trottoirbereich ab. Für Kinder ist die Situation schwierig einzuschätzen und sie sind verunsichert, wie sie an den stehenden Autos vorbeigehen können. Folgende Anliegen möchten wir für diesen Bereich der Gempenstrasse anbringen:

- Gempenstrasse für den Durchgangsverkehr sperren.
- Prüfen einer Umkehrung der Einbahnstrasse zwischen Güterstrasse und Dornacherstrasse, damit die Strasse nicht mehr als Zubringer zum Bahnhof genutzt wird.
- Im Bereich der Kindergärten eine verbesserte Verkehrsführung mit mehr/anderen Hindernissen prüfen, um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen.
- Den Bereich an der Ecke Güterstrasse so gestalten, dass ein Fussgängerweg entsteht, der nicht von Autos als Park- und Standfläche genutzt werden kann.

Eingabe von: Elternrat Margarethen

1479

165 Verkehrssicherheit

3. Analyse und Handlungsbedarf: Es wird richtigerweise festgehalten, dass das Quartier attraktiv für Kinder und Jugendliche ist. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Bereich Verkehr deutlich mehr für die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen unternommen werden muss. Dies gilt insbesondere für die Aufhebung von Parkplätzen, Schaffung von Veloparkplätzen und -routen, Entschleunigung des MIV und Verbindungen in andere Quartiere. Letzteres gilt insbesondere, weil es südlich der Geleise (sprich in Gundeldingen und Bruderholz) keine Sekundarschule gibt.

Zur Kenntnis genommen: Die Schulwegsicherheit wird thematisiert (Kap. 3.5/3.6). Die Stossrichtungen Mobilität berücksichtigen die genannten Punkte grösstenteils. Die Standortsuche für eine Sekundarschule ist am Laufen. Einer der zu prüfenden Standorte im Kanton Basel-Stadt ist im Dreispitz.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1611

166 Verkehrssicherheit

07 Güterstrasse: Allerdings sind diverse Probleme noch ungelöst, insbesondere im Bereich Velosicherheit (...)"

Zur Kenntnis genommen: Sofortmassnahmen sind nicht richtplanrelevant. Güterstrasse ist keine Veloroute. Es gibt einen Anzug, der die Prüfung von velofreundlichen Tramgleisen fordert. Ein entsprechender Pilotversuch soll möglichst zeitnah erfolgen.

Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen

1678

167 Verkehrssicherheit

Für die Sicherheit in einem derart dicht bebauten und intensiv genutzten Stadtteil ist es zudem unerlässlich, dass das Tempo auch auf den Hauptverkehrsachsen auf 30 Stundenkilometer reduziert wird und an neuralgischen Punkten auf Tempo 20 (etwa um Schulen, Spielplätze, Parks, Plätze). Zudem sorgen Parkplätze oft für unübersichtliche

Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Mit der Motion Wanner besteht der Auftrag eine Vorlage für die Einführung von Tempo 30 rund um Schulhäuser und Kindergärten dem Grossen Rat einzureichen. Die

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		Situationen (z.B. Hochstrasse Spielplatz) und sollten im Sinne der Sicherheit der Bevölkerung abgebaut werden.	Prüfaufträge sind im Stadtteilrichtplan aufgenommen und die Schutzbedürfnisse sind damit ausreichend berücksichtigt worden. Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. Begegnungszonen beschränken sich auf Erschliessungsstrassen. Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1736
168 ÖV		Objektblatt 06/Bahnhof Basel SBB: Allgemein ist nicht nachvollziehbar warum einzelne Planungsanweisungen an das BVD in Abstimmung mit der SBB erfolgen, eine Vielzahl der Planungsanweisungen, oft für die Abstimmung noch entscheidender, wiederum nicht.	Berücksichtigt: Planungsanweisungen werden überprüft und angepasst. Grundsätzlich ist bei jeder Massnahme eine Abstimmung mit den Stakeholdern (u.a. Grundeigentümer, Investoren etc.) notwendig und wird daher nicht explizit erwähnt. Objektblatt 06 Bahnhof Basel SBB: Planungsanweisung 6c: <i>Das BVD (Planungsamt ff) verbessert mittelfristig den Ankunftsort Basel Bahnhof SBB bei der Passerelle und wertet diesen in Abstimmung mit der SBB auf.</i> Planungsanweisung 6g, 6h: <i>Das BVD (Planungsamt ff) erhöht langfristig die Sichtbarkeit und wertet den Ankunftsort Margarethenbrücke in Abstimmung mit der SBB auf. Dies schliesst auch die gestalterische Aufwertung der Margarethenbrücke als wichtige Verbindung zur Innenstadt ein.</i> Planungsanweisung 6o: <i>Das BVD verbessert im Rahmen des Um- bzw. Neubaus der Margarethenbrücke in Abstimmung mit der SBB langfristig die Veloverbindung durch die Umsetzung von Velomassnahmen.</i>
		<i>Eingabe von: SBB</i>	1406
169 ÖV		Aus verkehrstechnischer Sicht: Die Tramverbindung „Margarethenstich“ ist in der Planung enthalten. Dies ist begrüssenswert.	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Gemeinde Binningen</i>	1446
170 ÖV		Margarethenpark: Laut Richtplan will man ihn besser an den ÖV anbinden. Dieses Vorhaben ist aus unserer Sicht nicht prioritär, da dem Park gleichzeitig eine hohe Nutzung attestiert wird.	Zur Kenntnis genommen: Im Objektblatt O2 Margarethenpark wird erwähnt, dass die Erreichbarkeit des Parks unter anderem für den ÖV aufgrund des Einrichtungsverkehrs eingeschränkt ist. Eine bessere Anbindung wäre mit der nicht behördenverbindlichen, langfristigen Option "Optimierte Busanbindung" realisierbar.
		<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	1593
171 ÖV		Wie bereits in der Stellungnahme zum Richtplan Mobilität erwähnt, ist auf den Bau einer zusätzlichen Tramlinie durch den Dreispitz zu	Nicht berücksichtigt: Das Dreispitzareal befindet sich in einem Wandel. Das Gebiet Dreispitz muss mit dem ÖV integrierter

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>verzichten. Das Areal ist mit den Linien 10 und 11 bereits hervorragend erschlossen. Die Idee einer zusätzlichen Linie durch das Areal stammt noch aus der Zeit der 2002 postulierten «Vision Dreispitz» von Herzog & de Meuron und entspricht nicht mehr der heutigen Arealplanung der CMS.</p>	<p>erschlossen werden. So wird z.B. die Nordspitze zu einem neuen durchmischten Stadtteil transformiert werden. Dazu ist der gesamte Dreispitz besser mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere ans "Gundeli" und die umliegenden Quartiere im Tramnetz einzubinden. Natürlich wird die geplante Traminfrastruktur auf die Zweckmässigkeit hinsichtlich Nutzen und Nachfrage überprüft.</p>
		<p><i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i></p>	<p>1656</p>
172	ÖV	<p>Nordspitze/Dreispitz Mitte/Am Walkeweg: Schliesslich ist zu überlegen, inwiefern das Quartier ans S-Bahn-Netz angeschlossen werden kann.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Der Dreispitz inklusive die genannten Entwicklungsareale sind bereits über die heutige S-Bahn-Station Dreispitz angeschlossen. Im Hinblick auf den STEP Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur, über den die eidgenössischen Räte gegenwärtig beraten und beschliessen werden, ist bei der S-Bahn ein Viertelstundentakt zwischen Basel und Aesch vorgesehen (und zwar auf einen weitaus früheren Zeitpunkt als dem Horizont 2035). Eine S-Bahn Haltestelle Wolf figuriert nicht im Ausbauschritt 2035, vor allem wegen des ungünstigen Nutzen-Kosten Verhältnisses. Sie könnte allerdings separat (ohne Bundesbeitrag), im Rahmen der Arealentwicklung Wolf realisiert werden. Des Weiteren gelangt man von den genannten Entwicklungsarealen mit den Tramlinien 10 und 11 direkt an den Bahnhof SBB.</p>
		<p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>1687</p>
173	ÖV	<p>Teilzielbild ÖV: ÖV Erschliessung Dreispitz: Die bessere Erschliessung des Dreispitzareals durch den öffentlichen Verkehr begrüssen wir sehr. Es ist jedoch unverständlich, warum sich der Stadtteilrichtplan Gundeldingen vom Regierungsratsbeschluss Tramnetzentwicklung Basel und dem dazugehörigen Ratschlag unterscheidet.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Korridore im Stadtteilrichtplan und diejenigen in den Dokumenten zur Tramnetzentwicklung sind aufeinander abgestimmt. Die Korridore bilden den Stand September 2018 ab.</p>
		<p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>1795</p>
174	Car-Terminal	<p>Teilzielbild ÖV: Als möglicher Standort für ein Busterminal sieht man eine Signatur im Bereich nördlich des Südparks. Wie wäre eine Option Integration ins Nauentor (wo ja bereits die Infrastruktur eines Busterminals aufgrund des ehemaligen Postfahrzeugterminals besteht)?</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Als möglicher Standort ist ein Car-Terminal beim Bahnhof SBB mit der Nähe zum öffentlichen Verkehr im Stadtteilrichtplan berücksichtigt. Die Signatur "Stern" gibt einen strategischen Ort vor und ist schematisch dargestellt. Wo genau sich das künftige Car-Terminal befinden wird, ist derzeit noch offen. Dazu werden die evaluierten, möglichen Standorte nun vertieft untersucht. Eine Integration in den ehemaligen Postbahnhof ist nicht a priori ausgeschlossen. Die Planungen werden mit denjenigen auf Bundesebene und anderer Organisationen abgestimmt.</p>
		<p><i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i></p>	<p>1540</p>
175	Car-Terminal	<p>Ebenso erfreut die Planung eines für die Stadt Basel angemessenen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		und gut erschlossenen Car-Terminals sowie die Erweiterung eines effizienten und bedarfsgerechten Övs. <i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	1568
176 Car-Terminal		Internationale Busse, Parkplatz Meret Oppenheim-Strasse: Diese Position ist nicht im Stadtteilrichtplan Gundeldingen berücksichtigt. Um parkieren zu können, müssen die Busse von der Autobahn aus und wieder diese zu erreichen etwa 8 Kurven, z. T. auf 90° fahren. Das ist für die Stadt eine Last, die mit bereits so viel Verkehr, nicht vertretbar ist. Die Busse müssen über die Strassenachse (z.T. Weisse Linien) fahren, was auch gefährlich ist. Die Busse müssen am Rande der Stadt bleiben. Um die Stadt zu entlasten sollte der Bus-Parkplatz, zum Beispiel zum Flughafen verlegt werden. Die jetzigen öffentlichen Transportmittel und Taxis gewährleisten eine schnelle Verbindung für die Passagiere, die mit dem Zug weiterfahren oder das Stadtzentrum erreichen wollen. Der Parkplatz auf den Erdbeerengraben zu verlegen ist auch keine Entlastung für die Stadt. <i>Eingabe von: Privat</i>	Nicht berücksichtigt: Gemäss eines Anforderungskatalogs, den der Kanton und die Branche gemeinsam erarbeitet haben, sind unter anderem folgende Kriterien für einen Standort massgebend: Der Standort für ein Car-Terminal ist optimal mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere der Bahn, verknüpft. Es besteht eine möglichst direkte Zufahrt von der Autobahn. Jeder zusätzliche Umsteigevorgang mindert die Attraktivität. Dies haben auch verschiedene Umfragen bei Busunternehmern und Reisenden ergeben. 1582
177 Car-Terminal		Die glp unterstützt das Vorhaben eines neuen Carterminals, das der ganzen Stadt zugutekäme. <i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1589
178 Car-Terminal		Hinsichtlich der derzeitigen Verkehrssituation am Bahnhof SBB begrüßen wir (...) das Vorantreiben eines Car-Terminals in Bahnhofsnähe. Diese Massnahmen sind möglichst rasch zu konkretisieren. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1672
179 Car-Terminal		Das vorgesehene Carterminal am Bahnhof SBB soll nicht weiterentwickelt werden. Abgesehen von grundsätzlichen Bedenken gegenüber gewissen Carfahrten ist aufgrund der Lage das aktuelle Terminal zwar zum Umsteigen auf den Zug gut geeignet, aber mit einer mühsamen Fahrt durch das Quartier und mit einer gefährlichen Wendung an der Margarethenstrasse verbunden. Auch der Standort am Erdbeergraben scheint ungeeignet, da die Anbindung an den Bahnhof fehlt und auch hier eine Schlaufe via die Nauenstrasse zur Autobahn notwendig ist. Sinnvoller wäre ein Carterminal am Badischen Bahnhof, da dort sowohl Autobahnzugang als auch Nähe zum Bahnhof gewährleistet ist. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Das Amt für Mobilität hat gemäss Regierungsratsbeschluss vom 15.11.2016 die möglichen Standorte unter anderem beim Bahnhof Basel SBB und beim Erdbeergraben vertieft zu untersuchen. Auch der Badische Bahnhof könnte dafür in Frage kommen. Die Vertiefung der Standorte wird Gegenstand der Zweckmässigkeits-/Machbarkeitsstudie sein. Nach Vorliegen der Ergebnisse ist über einen Standort zu entscheiden. 1735

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
180	Car-Terminal	<p>Teilzielbild ÖV: Car Terminal: Die Planung des Car-Terminals muss differenzierter betrachtet werden. Für den lokalen Carverkehr sind Umsteigeplätze am Bahnhof SBB und am Erdbeergraben dringend zu erhalten. Ein internationales Busterminal, mit der entsprechenden Infrastruktur kann nur auf dem Wolf realisiert werden. Die Ausführungen sind entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Das Amt für Mobilität hat gemäss Regierungsratsbeschluss vom 15.11.2016 die möglichen Standorte unter anderem beim Bahnhof Basel SBB und beim Erdbeergraben vertieft zu untersuchen. Dies wird Gegenstand der Zweckmässigkeits-/Machbarkeitsstudie sein. Nach Vorliegen der Ergebnisse ist über einen Standort zu entscheiden.</p> <p style="text-align: right;">1794</p>
181	Verkehr	<p>Verkehrskonzept Gundeldingen: Die gross angelegte Mitwirkung zum Verkehrskonzept Gundeldingen hat transparent gemacht, dass für Mitwirkungsprozesse klare neue Vorgaben und Transparenz geschaffen werden müssen. Dass diese Veranstaltungen von politisch motivierten Organisationen wesentlich beeinflusst werden können, wurde hier extensiv demonstriert. Nach der Publikation der Resultate hat sich die Quartierbevölkerung in massiver Form gegen die Pläne ausgesprochen. Aufgrund dieser Ausgangslage wurde im Mitwirkungsprozess entschieden zum Thema „Mobilität“ einen separaten runden Tisch zu organisieren (Mai 2017). Zusammengefasst kann festgehalten werden – was auch so protokolliert wurde -, dass es keine echte Alternative zum bestehenden Verkehrskonzept gibt. Wir beantragen, dass sämtliche Aussagen im Dokument gemäss den Resultaten der runden Tische festgehalten werden.</p> <p><i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Am Runden Tisch hat sich einmal mehr gezeigt, dass der Verkehr im Quartier sehr kontrovers diskutiert wird. Es konnte bezüglich verschiedener Ideen/Alternativen zum bestehenden Verkehrskonzept kein Konsens gefunden werden. Das Protokoll ist öffentlich verfügbar https://www.entwicklung.bs.ch/stadtteile/stadtteilentwicklung/stadtentwicklung-gundeli-plus.html und die Resultate sind in den Stadtteilrichtplan eingeflossen.</p> <p style="text-align: right;">1353</p>
182	Verkehr	<p>Aus verkehrstechnischer Sicht: Die Innenentwicklung hat (vor allem bei den Hochhausprojekten) über den Verkehr auch Konsequenzen im weiteren Umfeld. Deshalb wünschen wir, dass in den Verfahren zu den Bebauungsplänen, entsprechende Verkehrsgutachten erarbeitet werden, welche die Auswirkungen aufzeigen.</p> <p><i>Eingabe von: Gemeinde Binningen</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Die verkehrlichen Auswirkungen werden in den Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanungen abgeklärt. Für die Nordspitze ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend. Integraler Bestandteil davon wird ein Verkehrsgutachten sein.</p> <p style="text-align: right;">1447</p>
183	Verkehr	<p>Mit mehr Menschen wird der Verkehr unweigerlich zunehmen, das steht im Kontrast zu Zielen der Verkehrsentlastung. Gleichzeitig soll mehr Freiraum auch im bereits überbauten Teil entstehen. Angedacht sind Parkhäuser. Die Verkehrssituation wird zusätzlich in den Bauphasen dieser grossen Projekte prekärer als sie jetzt schon ist. Es wird mit mehr Menschen mehr Verkehr geben, die Umsetzung von Verkehrs-Massnahmen müsste parallel mit bzw. vor den Bauphasen erfolgen. Wie wichtig eine koordinierte Planung ist, zeigte sich schon beim Bau des Bahnhofs Dreispitz. Hier wurde die umgebene Verkehrsinfrastruktur nicht gleichzeitig weiterentwickelt, was jetzt zu unhaltbaren Zuständen für ÖV-Nutzer*innen führt. Gemäss Aussagen ist die Dreispitz-Verkehrssituation vom Planungsamt als neutralgisch</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan dient der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Ziel muss es sein die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse stadt- und umweltgerecht abwickeln zu können. Entsprechende Angebote unterstützen auch die Verlagerung des bestehenden Verkehrs zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Baustellenbedingte temporäre Verkehrsführungen werden im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte bestimmt.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>erkannt worden. Ebenso ist zu klären, wie die Belastung der umliegenden Wohnquartiere während derart grossen Neuüberbauungen in Grenzen gehalten werden kann. Die bereits überlasteten Verkehrswege im und ums Gundeli können nicht ohne Massnahmen in grösserem Stil und über Monate hinweg zusätzlich mit den ganzen Bautransporten belastet werden.</p>	
		<i>Eingabe von: BastA!</i>	1454
184	Verkehr	<p>Konzeptteil Mobilität: Der Stadtteilrichtplan favorisiert klar den Langsamverkehr und zielt auf eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Der Gewerbeverband Basel-Stadt lehnt die derzeitige kantonale Verkehrspolitik, welche einseitig auf eine Verschlechterung der Erreichbarkeit für den MIV hinwirkt («angebotsorientierte Planung»), ab. Der Wirtschaftsverkehr (Pendler-, Zubringer und Lieferverkehr sowie der Besucherverkehr) darf nicht eingeschränkt werden, ansonsten droht ein massiver Verlust an Standortattraktivität. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die letztjährigen Stellungnahmen zur Anpassung des Richtplans Mobilität sowie zur künftigen Parkierungspolitik. Der Gewerbeverband Basel-Stadt stellt daher nachfolgende Forderungen an den Konzeptteil Mobilität sowie die damit verbundenen Objektblätter. (siehe weitere Anträge)</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Wir teilen die Einschätzung des Gewerbeverbandes nicht. Wir gehen von einem wesensgerechten Verkehrsmiteinsatz aus. Der MIV ist genauso Teil des Stadtteilrichtplans wie der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr. In den Stossrichtungen wird unter anderem die Sicherstellung der Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe festgehalten (M 17).</p>
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	1650
185	Verkehr	<p>Hinsichtlich der derzeitigen Verkehrssituation am Bahnhof SBB begrüssen wir die im Stadtteilrichtplan postulierten Überlegungen zum Bau eines Margarethenplatzes im Bereich der heutigen Margarethenbrücke, ...</p>	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	1655
186	Verkehr	<p>Zentrum schaffen: Zudem ist der Tellplatz vom Verkehr zu entlasten, damit er seine angedachte Funktion ausfüllen kann.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Optimierungen für den Verkehrsknoten Tellplatz werden im Rahmen der Erhaltungsplanung geprüft (Planungsanweisung 7i).</p>
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1682
187	Verkehr	<p>3. Analyse und Handlungsbedarf: Es wird richtigerweise festgehalten, dass der Anteil an Verkehrsflächen mit 30 Prozent sehr hoch ist. Es muss daher erwartet werden, dass mit dem neuen Stadtteilrichtplan angestrebt wird, diese Zahl deutlich zu reduzieren. 3.4 Handlungsbedarf Freiräume: Unverständlicherweise sieht der Entwurf zum Richtplan das grösste Potenzial zur Verbesserung der Freiraumversorgung nicht darin, den zu hohen Anteil an</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Dieser Textausschnitt ist eine Feststellung. Gerade in Quartieren mit hoher Dichte wird entsprechend Fläche zu Erschliessungszwecken beansprucht. Der Verkehr muss funktionsfähig sein. Durch Parkplätze, welche in Quartierparkings "verschoben" werden, wird Fläche frei. Bei solchen Flächen steht eine Nutzungsänderung durchaus zur Diskussion (siehe Kapitel 5.3.4 Quartierparkings).</p>

Verkehrsflächen zugunsten von Frei- und Begegnungsräumen abzubauen.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1689

188 Durchgangsverkehr

4 Solothurnerstrasse: Die Solothurnerstrasse dient vielen Verkehrsteilnehmern als Durchgangs- oder Umfahrungsstrasse in Richtung Peter Merian-Brücke/Aeschenplatz/Autobahn. Neben der angestrebten Begrünung mit Bäumen, sollten auch Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Minderung des Durchgangsverkehrs geprüft werden.

Eingabe von: Elternrat Margarethen

1482

Zur Kenntnis genommen: Tempo 30 in der Solothurnerstrasse wurde vor kurzem umgesetzt. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität an der Solothurnerstrasse wird durch die Prüfung einer Strassenbegrünung angestrebt.

189 Durchgangsverkehr

Die Handelskammer befürchtet, dass die angesprochenen Massnahmen zur Emissionsreduktion an den Hauptverkehrsachsen ohne Gegenmassnahmen neue Probleme erwirken und die Erreichbarkeit des Quartiers negativ beeinflussen.

Mobilität – Lösungen für den Durchgangsverkehr werden vermisst: Kritisch zeigt sich die Kammer jedoch gegenüber der angedachten Verkehrsberuhigung in den beiden wichtigen Durchgangsachsen Gundeldinger- und Dornacherstrasse mittels Tempo 30-Zonen, verbunden mit weiteren Massnahmen zur Reduktion von Durchfahrten des motorisierten Individualverkehrs. Dies gilt auch für das Zukunftsszenario einer autofreien Güterstrasse. Die Handelskammer ist sich der Emissionsbelastung dieser Strassen mit je ca. 6'500 Motorfahrzeugfahrten täglich bewusst, sieht im vorliegenden Stadtteilrichtplan jedoch keine nachhaltigen Lösungsansätze.

Ein gravierender Mangel des Teilrichtplans in der gegenwärtigen Version ist, dass kein Planungssperimeter für den Gundeldingertunnel als Teil eines Ringschlusses des Hochleistungsstrassennetzes aufgenommen wurde, obwohl dieser durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bereits definiert und kommuniziert wurde. Vgl. gemeinsame Medienmitteilung „Langfristperspektive Hochleistungsstrassen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft“ vom 13.11.2018.

Fazit und Forderung: Sie empfindet die Prüfung verkehrsberuhigender Massnahmen für die wichtigen Durchgangsachsen Gundeldinger- und Dornacherstrasse, welche losgelöst von der Planung des Hochleistungsstrassennetzes in Auftrag gegeben wird, als unangemessen und nicht zielführend. Sie fordert, dass der vorgeschlagene Lösungsraum für einen Westring (und des Gundeldingertunnels als Teil dessen) konkret in den Stadtteilrichtplan aufgenommen wird und die Evaluation zur Verkehrsberuhigung ausschliesslich als Folge einer Kapazitätserweiterung geprüft wird.

Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Gemäss genannter Medienmitteilung lassen die Kantone den Autobahnanschluss Basel City („Gundelitunnel“) als einzelnes, isoliertes Projekt fallen. Die Streckenführung eines Westrings wird durch das ASTRA in weiteren Untersuchungen zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt erarbeiten. Deshalb fehlt auch die Streckenführung bzw. ein entsprechender Eintrag in der Richtplankarte des kantonalen Richtplans. Der Umgang mit dem Gundelitunnel und Westring wird mit der laufenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans abgehandelt. Die Ausgangslage zum Gundelitunnel und Westring ist aber auch im Grundlagen-Kapitel 2.4.4 HLS-Strategie des Stadtteilrichtplans umschrieben.

Thema / Objektblatt	Betreff	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i>	1491
190	Durchgangsverkehr		5.3. Mobilität: Die Umleitung des MIV auf nur noch verkehrsorientierte Strassen wird alle Bemühungen zunichtemachen, die Zugänge zu Freiräumen zu verbessern. Deswegen soll die Verkehrsführung auch zu einer Reduktion des Verkehrs beitragen.	Zur Kenntnis genommen: Der Durchgangsverkehr soll reduziert werden (Stossrichtung M18) und es braucht ausgewählte Strassen zur Kanalisierung des Verkehrs (Stossrichtung M19). Im Konzeptteil der Mobilität zum Thema MIV (Kap. 5.3.4) wird zudem gesagt, dass "der quartierfremde Durchgangsverkehr noch mehr auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz zu lenken ist".
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1623
191	Durchgangsverkehr		Es soll nach dem Richtplan weiterhin die Verkehrsschneisen durch Gundeldingen geben, wie sie der motorisierte Individualverkehr (MIV) schon seit Jahrzehnten durchs Quartier zieht und damit Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität aller beschneidet.	Zur Kenntnis genommen: Es braucht ausgewählte Strassen zur Erschliessung des Quartiers (Stossrichtung M17) und Kanalisierung des Verkehrs (Stossrichtung M19). Der Durchgangsverkehr soll reduziert werden (Stossrichtung M18)
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1739
192	Durchgangsverkehr		Allgemeine Bemerkungen: Die Prüfung, wie man den Durchgangsverkehr im Quartier weiter minimieren kann, sollte höchste Priorität eingeräumt werden. Nachfahrverbote und Tempo 30 sind auch für die verkehrsorientierten Strassen zu prüfen.	Zur Kenntnis genommen: Der Durchgangsverkehr soll reduziert werden (siehe Stossrichtung M18). Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). In der Dornacherstrasse besteht bereits seit Jahrzehnten nachts ein Fahrverbot für Personenwagen und Motorräder (22:00 bis 06:00). Der Zubringerdienst ist gestattet.
			<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	1745
193	Längsachsen		8 Verkehr allgemein: Die Einführung von Tempo 30 auf den Längsachsen (Dornacher- und Gundeldingerstrasse), zumindest im Bereich der Schulhäuser und Kindergärten, ist erstrebenswert. Dabei sollte auch eine Reduktion auf einen Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr geprüft werden. Dies schafft die Möglichkeit einer Begrünung und Steigerung der Attraktivität sowie einer Fahrspur für den 2Rad-Gegenverkehr.	Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Auf der Gundeldinger- und Dornacherstrasse steht dem MIV grundsätzlich nur eine Spur zur Verfügung. Die zweite Spur ist für den ÖV und Veloverkehr mit Ausnahme abbiegender Autos.
			<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1498
194	Längsachsen		FVRB erachtet die Prüfung und Umsetzung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen als zielführend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr und zur Aufwertung des Wohnumfeldes (insbesondere für Kinder und Betagte).	Zur Kenntnis genommen.
			<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	1501
195	Solothurnerstrasse		Kap. 5.3.4 MIV mit Teilzielbild (Seite 64): Nebst der Thiersteinallee ist die Solothurnerstrasse die zweite und fast ebenso wichtige Nord-Süd-	Nicht berücksichtigt: Die Solothurnerstrasse ist gemäss Strassennetzhierarchie bereits siedlungsorientiert. Sie hat eine

Quartierquerung für sämtliche Verkehrsträger aus dem Bruderholz. Der vorliegende Stadtteilrichtplan möchte diese Achse begrünen, die Velos im Gegenverkehr erlauben und somit auf eine siedlungsorientierte Strasse reduzieren. Wir fordern, dass diese Strasse auf der ganzen Länge (Gundeldingerstrasse bis Nauenstrasse) als Hauptsammelstrasse im Richtplan festgehalten wird. Dies ist konsequenterweise auch in der Strassennetzhierarchie entsprechend festzuhalten.

Objektblatt O4 – Dornacherstrasse West (Seite 88) – 4d, 4m: Wie bei Kap. 5.3.2 / 5.3.4 bereits angeführt, sind die Solothurnerstrasse wie auch die Thiersteinallee als Hauptsammelstrasse im Richtplan festzuhalten. Beide Strassen sind die einzigen Nord-Süd-Querungen für sämtliche Verkehrsträger. Unter diesen Voraussetzungen können die Planungsgrundsätze und die örtlichen Festlegungen 4d und 4m so nicht im Richtplan aufgenommen werden. Wir beantragen Streichung der beiden Punkte. Auf den Gegenverkehr für Velos auf dieser Strecke ist zu verzichten. Die Velos können auch über die Achse Zwingerstrasse / Jurastrasse geführt werden. Ein kleiner Umweg ohne Zeitverlust.

Die Kreuzung dieser Strasse (Solothurnerstrasse) mit der Güterstrasse ist ein sehr kritischer Punkt, der neue bauliche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer nötig macht.

Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt

1367

196 Solothurnerstrasse

Solothurnerstrasse muss wie die Thiersteinallee behandelt werden.

Nicht berücksichtigt: Die Solothurnerstrasse ist gemäss Strassennetzhierarchie bereits siedlungsorientiert. Sie hat eine andere Funktion als die Thiersteinallee mit Tram (motorisierter Individualverkehr teilweise nur in eine Richtung). Die Thiersteinallee ist als verkehrsorientierte Strasse im Teilzielbild MIV aufgeführt.

*Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen
Bruderholz Dreispitz (IGG)*

1417

197 Solothurnerstrasse

Nebst der Thiersteinallee ist die Solothurnerstrasse die zweite und fast ebenso bedeutende Quartierquerung für den Verkehr aus dem Bruderholz. Mit dem vorliegenden Stadtteilrichtplan sollen die Grundlagen geschaffen werden, um diese Achse zu «begrünen» und Velos im Gegenverkehr zu erlauben. Dadurch würde die Kapazität der Strasse weiter vermindert. Angesichts ihrer Bedeutung ist die Solothurnerstrasse im Gegenteil (wieder) als verkehrsorientierte Strasse (Hauptsammelstrasse) zu klassifizieren und zwar auf der ganzen Länge.

Nicht berücksichtigt: Die Solothurnerstrasse ist gemäss Strassennetzhierarchie bereits siedlungsorientiert. Sie hat eine andere Funktion als die Thiersteinallee mit Tram (motorisierter Individualverkehr teilweise nur in eine Richtung).

Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt

1653

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
198	Verkehrsoptimierung MIV	01 Margarethenstrasse: In der Margarethenstrasse sollte die Geschwindigkeit reduziert werden (Tempo 30). <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Margarethenstrasse ist eine wichtige übergeordnete Strasse des Quartiers bzw. Verbindung über die Stadtgrenzen hinaus. Sie ist nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). 1627
199	Verkehrsoptimierung MIV	Verkehrorientierte Strassen (gemäss der kantonalen Strassennetzhierarchie) bilden das Rückgrat für den motorisierten Verkehr und sind auf einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf ausgelegt. Der Gewerbeverband Basel-Stadt lehnt folglich die Einführung von Tempo 30-Strecken auf verkehrorientierten Strassen grundsätzlich ab. Im Perimeter dieses Stadtteilrichtplans betrifft dies die Dornacher-, die Gundeldinger-, die Margarethen-, die Meret Oppenheim-, die Münchensteiner- und die Reinacherstrasse sowie den Leimgrubenweg und die Thiersteinerallee. Auf diesen Strassenzügen ist zwingend Tempo 50 beizubehalten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Für die Dornacher- und Gundeldingerstrasse liegt ein Prüfauftrag vor. 1651
200	Westring	Zudem ist festzuhalten, dass die Pläne für einen Gundelitunnel 2.0 abzulehnen und weder mit dem Legislaturziel Nummer 7 noch mit den Klimazielen der Regierung selbst zu vereinbaren sind. Mit der gleichen Begründung ist auch der Westring abzulehnen. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Hochleistungsstrassen liegen in der Kompetenz des Bundes. Der Regierungsrat hat den Bund bei der Umsetzung der ihm von der Bundesversammlung vorgegebenen Zielsetzungen gemäss STEP Strasse zu unterstützen. 1685
201	Westring	2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte / 2.4.4. <i>Strassennetzplanung: HLS-Strategie BS:</i> Der Grosse Rat hat mit Unterstützung der SP-Fraktion eine Motion überwiesen, die ein Planungsmoratorium für den sogenannten «Westring» fordert. Die Formulierung im Stadtteilrichtplan muss deshalb angepasst werden. Es sind sich nicht die beiden «Kantone» über den Nutzen eines solchen Projekts einig, sondern höchstens die beiden Regierungen. Die SP fordert, dass der Westring als Projekt aus dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen gestrichen wird.	Teilweise berücksichtigt: Die Hochleistungsstrassen liegen in der Kompetenz des Bundes. Der Regierungsrat hat den Bund bei der Umsetzung der ihm von der Bundesversammlung vorgegebenen Zielsetzungen gemäss STEP Strasse zu unterstützen. Kapitel 2.4.4 soll wie folgt angepasst werden (Änderungen in rot): <i>In der Strategie Hochleistungsstrassen (HLS) aus dem Jahr 2015 sowie der Langfristperspektive von 2018 hält der Regierungsrat fest, dass der Rheintunnel für Basel-Stadt prioritär ist und möglichst rasch realisiert werden soll. Neben dem Rheintunnel sind weitere grosse Projekte für den MIV in Vorbereitung respektive Prüfung. Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich einig, dass die Ringlösung (Westring) eine wesentliche Verkehrsentlastung in beiden Kantonen bringt. Der Autobahnanschluss Basel City (A2-ABAC – „Gundelitunnel“) wird als Einzelprojekt aufgrund seiner geringen verkehrlichen Wirkung fallen gelassen und in den Westring integriert. Die nachhaltige Sicherung der Entlastung des untergeordneten Strassennetzes wird mit flankierenden Massnahmen frühzeitig geplant, gesichert und</i>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			zusammen mit dem Westring umgesetzt.	
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>		1752
202	Verkehrsknoten	6 Margarethenstrasse Die Querung Blauensteinerstrasse-Pruntrutstrasse sollte verbessert werden. Momentan gibt es eine Ampelanlage für die eine Hälfte des Übergangs, einen Fussgängerstreifen für die andere Hälfte und eine ungesicherte Mittelpassage über die Bus- und Tramspur. <i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	Zur Kenntnis genommen: Die Querungsmöglichkeiten entlang der Margarethenstrasse sind aufgenommen (örtliche Festlegung 1j).	1500
203	Verkehrsknoten	Auch FVRB ist der Ansicht, dass in gewissen Strassen und an Knoten Handlungsbedarf besteht, sichere und genügend breite Fussverkehrsflächen sowie sichere und verständliche Querungen für den Fussverkehr anzubieten. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen: Ist im Kapitel Handlungsbedarf erwähnt.	1502
204	Verkehrsknoten	Die problematischen Kreuzungen sind richtig erkannt. Hier wären auch Lösungsansätze à la Holland/Kopenhagen (und Bern) zu prüfen. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.	1574
205	Verkehrsknoten	Knoten Münchensteinerbrücke und Dreispitz erachten wir auch als Sanierungsfälle. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen: Der Verkehrsknoten Dreispitz ist mit Handlungsbedarf im Teilzielbild Velo aufgeführt. Optimierungen an der Münchensteinerbrücke werden kurzfristig geprüft und sind darum nicht Bestandteil des Stadtteilrichtplans.	1575
206	Verkehrsknoten	Kreuzung Meret Oppenheim-Strasse / Solothurnerstrasse: Diese Einmündung ist nicht im Stadtteilrichtplan Gundeldingen berücksichtigt. Die Meret Oppenheim-Strasse sollte direkt in die Hochstrasse einmünden. Das wäre eine Chance den Verkehr (ohne Bus, siehe Punkt B) fließend und weniger gefährlich zu gewährleisten. <i>Eingabe von: Privat</i>	Nicht berücksichtigt: Der Hauptverkehrsfluss führt von der Meret Oppenheim-Strasse zur Peter Merian-Strasse, deshalb wäre eine Änderung des Verkehrsregimes nicht zielführend.	1581
207	Verkehrsknoten	Teilzielbild Veloverkehr: An Kreuzungen soll die Übersichtlichkeit für Velofahrende verbessert werden. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Es sind diverse Kreuzungen mit Handlungsbedarf im Teilzielbild Veloverkehr im Stadtteilrichtplan ausgewiesen. Bei der Prüfung dieser wird unter anderem die Übersichtlichkeit begutachtet und nach Möglichkeit optimiert.	1624
208	Tempo30	Teilzielbild Veloverkehr: Das ganze Quartier sollte durchgehend T30	Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		haben. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). 1530
209	Tempo30	04 Dornacherstrasse West: Tempo 30 Zonen sind durchzusetzen. <i>Eingabe von: Privat</i>	Zur Kenntnis genommen: Der Durchsetzung von Tempo 30 (Vollzug) ist nicht Aufgabe des Stadtteilrichtplans. Die Einführung von neuen Tempo 30-Massnahmen werden auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). 1551
210	Tempo30	Teilzielbild MIV: Tempo 30 soll auch für die bisherigen Hauptverkehrsachsen gelten, inklusive Münchensteiner-, Reinacher- und Margarethenstrasse. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Münchensteiner-, Reinacher- und Margarethenstrasse sind wichtige übergeordnete Strassen des Quartiers bzw. Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus. Sie sind nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). 1626
211	Tempo30	07 Güterstrasse: Tempo 30 ist gut, Resultate zu den effektiven Auswirkungen wären wünschenswert. <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	Zur Kenntnis genommen: Vor Umsetzung von Tempo 30 werden Verkehrsmessungen durchgeführt. Innert einem Jahr nach erfolgter Tempo 30 Umsetzung wird wieder eine Messung durchgeführt. 1644
212	Tempo30	<i>2.4 Tempo 30-Konzept:</i> Die Massnahme Tempo 30 muss zwingend auf allen verkehrorientierten Strassen im Gundeldingerquartier umgesetzt werden. Nur dadurch lassen sich die Emissionen des MIV für die Quartierbewohnenden reduzieren und die Verkehrssicherheit für verletzlichere Verkehrsteilnehmende erhöhen. Tempo 30: Die Einführung von Tempo 30 soll auf allen Hauptverkehrsachsen im Gundeldinger Quartier eingeführt werden. Nur dadurch können die Emissionen, welche durch den MIV verursacht werden, vermindert werden. Zudem erhöht Tempo 30 die Durchlässigkeit der Strassen und ist ein effektiver Schutz für verletzlichere Verkehrsteilnehmende wie zum Beispiel Schülerinnen und Schüler. Zudem sollen in Quartierstrassen, auf Wunsch der Anwohnenden, weiterhin Begegnungszonen eingeführt werden. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Mit der Motion Wanner besteht der Auftrag eine Vorlage für die Einführung von Tempo 30 rund um Schulhäuser und Kindergärten dem Grossen Rat einzureichen. Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. 1768
213	Quartierparking	Kap. 2.4.4 Strassennetzplanung – Künftige Parkierungspolitik (Seite 20): Der Parkraum im Quartier ist überlastet, was zu massivem Suchverkehr führt. Nur die Verlagerung von Parkplätzen von der Allmend in die privaten Parkings wird zu keiner Reduktion des Suchverkehrs führen. Die geplanten drei zusätzlich im Richtplan	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			aufgenommenen Quartierparkings müssen zu einer Kapazitätserhöhung führen. Wir fordern, dass die drei neuen Quartierparkings zusätzliche Kapazität schaffen und keinen Abbau auf der Allmend zur Folge haben.	erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.
			<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1339
214	Quartierparking		Kap. 5.3.4 Gebiete für Quartierparkings (Seite 64): Wir unterstützen die Idee neuer Quartierparkings, die dazu führen, dass der Suchverkehr im Quartier massiv reduziert wird. Dies ist jedoch nur möglich, wenn viel mehr Parkraum geschaffen wird. Eine 1:1 Verlagerung von ober- in unterirdische Parkplätze ändert nichts. Der Text erwähnt den Abbau von 100 bis 200 Abstellplätze auf der Allmend. Wir fordern, dass im gleichen Abschnitt erwähnt wird, dass für jeden oberirdisch abgebauten Parkplatz 1 ½ bis 2 Parkplätze zusätzlich geschaffen werden. Eine 1:1 Verlagerung könnten wir nicht akzeptieren.	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.
			<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1368
215	Quartierparking		Der Parkraum ist überlastet, was zu massivem Suchverkehr führt. Nur mit der Verlagerung von Parkplätzen von der Allmend in die privaten Parkings wird zu keiner Reduktion des Suchverkehrs führen. Die geplanten drei zusätzlich in den Richtplan aufgenommenen Quartierparkings müssen zu einer Kapazitätserhöhung führen. <ul style="list-style-type: none"> • Wir fordern, dass die 3 neuen Quartierparkings zusätzliche Kapazität schaffen und keinen Abbau auf der Allmend zur Folge haben. • Das Gewerbe ist auf genügend Parkmöglichkeiten für Kunden (Abholen und Liefern) angewiesen. Wir könnten uns auch Kurzparkplätze vorstellen. 	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen. In Gebieten mit relevantem Kundenverkehr gibt es bereits heute kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze (z.B. Güterstrasse). Die Umwandlung weiterer Parkplätzen der blauen Zone in solche Parkuhrenplätze ist bei Bedarf möglich. Diese Massnahme ist aber nicht richtplanrelevant.
			<i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>	1411
216	Quartierparking		Wir unterstützen die Idee neuer Quartierparkings, die dazu führen, dass der Suchverkehr im Quartier massiv reduziert wird. Dies ist jedoch nur möglich, wenn viel mehr Parkraum geschaffen wird. Eine 1 zu 1 Verlagerung von ober- in unterirdische Parkplätze ändert nichts. Der Text erwähnt den Abbau von 100 bis 200 Abstellplätze auf der Allmend. Eine 1:1 Verlagerung könnten wir nicht akzeptieren, sondern wir fordern zusätzliche Parkplätze in den geplanten Quartierparkings.	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.
			<i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>	1415

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
217	Quartierparking	<p>Um die Verkehrssituation zu entlasten, wird über 3 Parkhäuser nachgedacht, die die oberirdischen Parkplätze teilweise ersetzen sollen. Die Zahl anzustrebender Parkplätze im Verhältnis zur Bewohner*innen-Zahl und zur Art des Gewerbes bzw. eine Zielgrösse scheint nicht geklärt zu sein. Die in den Strassen durch aufgehobene Parkfelder frei werdende Räume sollen als Freiräume umgenutzt werden, wurde mitgeteilt. Welche Form von Freiräumen und Nutzung dies beinhalten könnte, ist offen.</p> <p><i>Eingabe von: BastA!</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die künftige Parkierungspolitik sieht keine Anzahl Parkplätze im Verhältnis zur Bevölkerungszahl vor. Massgebend ist viel mehr die Auslastung der Strassenparkplätze. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat bereits zu einer Verbesserung der Parkierungssituation für Anwohnerinnen und Anwohner geführt. Für die Quartierparkings müssen nun als erstes geeignete Areale gefunden werden. Was mit den freiwerdenden Flächen geschieht, wird im Rahmen der jeweiligen Projekterarbeitung sorgfältig und breit abgestützt evaluiert und kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht festgelegt werden.</p> <p style="text-align: right;">1465</p>
218	Quartierparking	<p>Die Handelskammer ist erfreut, dass die Förderung privater Quartierparkings in die Planung miteinbezogen wurde, erste Standorte eingegrenzt sind und dem BVD der Auftrag für die weitere Planung dieser übertragen wird. Den eingeschlagenen pragmatischen Weg einer einschränkungsfreien Nutzung, auch für Nicht-Anwohner, begrüessen wir sehr.</p> <p>Fazit: Die geplanten Verdichtungen und das Vorantreiben der Quartierparkings sind positiv hervorzuheben.</p> <p><i>Eingabe von: Handelskammer beider Basel</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1567</p>
219	Quartierparking	<p>Nördlicher Dreispitz: Abklärung der Nutzung des Parkplatzes MParc in der Nacht für Anwohner - Entlastung der öffentlichen Parkplätze im Quartier.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Bislang sieht die Parkplatzverordnung keine Mehrfachnutzung von Parkplätzen vor.</p> <p style="text-align: right;">1592</p>
220	Quartierparking	<p>Stärkerer Fokus auf Verlegung von Parkplätzen in den Untergrund. Dabei ist zu prüfen, ob es mehr Sinn machen würden, kleinere dezentrale Quartierparkings zu schaffen, anstelle von grösseren an der Peripherie. Erfahrungsgemäss nutzen Anwohner diese Parkings nur, wenn sie in unmittelbarer Nähe des Wohnorts liegen.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Es gibt bereits heute verschiedene private Tiefgaragen über das ganze Quartier verteilt. Mit steigenden Parkgebühren werden zukünftig längere Fusswege akzeptiert werden. Die an den Einfallsachsen ins Quartier geplanten Parkhäuser sollten somit helfen, die Verkehrsbelastungen innerhalb des Quartiers zu reduzieren.</p> <p style="text-align: right;">1594</p>
221	Quartierparking	<p>Weniger MIV: Der Entwurf zum Stadtteilrichtplan verspricht zwar kürzere Wege, gibt aber keine Antworten darauf, wie die Infrastruktur hin zu umweltverträglichem Verkehr umgebaut werden soll. Vielmehr ist davon auszugehen, dass mit dem Stadtteilrichtplan durch die Förderung von Quartierparkings unter dem Strich auch noch zusätzliche Parkgelegenheiten geschaffen werden. Insbesondere weil die Prüfaufträge zur Verbesserung der Sicherheit und für Baumpflanzungen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		so unverbindlich sind, dass nicht zu erwarten ist, dass hier eine Verbesserung eintritt.	Die Prüfaufträge für Baumpflanzungen sind im behördenverbindlichen Leitbild Strassenbäume (Alleenplan) verankert. Es bildet eine wichtige Grundlage für die Planung von Strassenbäumen. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass nicht auch weitere Bäume gepflanzt werden können, sofern es die Rahmenbedingungen zulassen. Bei der Pflanzung von Strassenbäumen gilt es, einen ausreichenden grossen Standort nicht nur über, sondern auch unterirdisch zu finden. Ein Baum muss nicht nur seine Krone, sondern auch sein Wurzelwerk, das in der Dimension grösser als die Baumkrone ist, entfalten können. In den Strassen verlaufen aber unzählige Leitungstrassen, Abwasserkanäle, Fernleitungen und dergleichen, so dass Baumpflanzungen oberirdisch betrachtet vielleicht Sinn machen, aber unterirdisch nicht möglich sind.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1600
222 Quartierparking		Das Gundeldinger Quartier gehört zu jenen Stadtteilen mit der höchsten Parkraumauslastung. Zu Spitzenzeiten beträgt die Auslastung teils über 100 Prozent. Folglich ist auf eine weitere Verminderung der Parkflächenangebots auf Allmend zu verzichten. Dies gilt für sämtliche Verkehrsträger. Zu begrüssen ist hingegen der Bau von zusätzlichen Quartierparkings als Ergänzung und Entlastung des oberirdischen Parkplatzangebots.	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.
		<i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	1654
223 Quartierparking		5.3. Mobilität: Der Parkraum für den MIV ist nicht nur angebotsorganisiert zu optimieren, sondern zu reduzieren.	Nicht berücksichtigt: Die Verlagerung von Strassenparkplätzen in unterirdische Quartierparkings ist u.a. das Ziel der Parkierungspolitik des Regierungsrates. Insbesondere in Wohngebieten muss aber eine insgesamt genügende Anzahl Parkplätze vorhanden sein, da ansonsten ein massiver, unerwünschter Parksuchverkehr entstehen würde.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1701
224 Quartierparking		Teilzielbild MIV: Quartierparkings sollen nur gebaut werden, wenn dafür mindestens 1:1 oberirdische Parkplätze abgebaut werden.	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1705

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
225	Quartierparking	<p>Schliesslich ist beim Verkehr festzuhalten, dass der Rückbau von Parkplätzen auf Allmend forciert werden sollte. Quartierparkings sollten nur gefördert werden, wenn die geschaffenen Parkplätze in Quartierparkings im Minimum 1:1 an der Oberfläche aufgehoben werden, und die öffentlichen Parkplätze lenkungswirksam bewirtschaftet werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.</p> <p style="text-align: right;">1743</p>
226	Quartierparking	<p>Teilzielbild MIV: Quartierparkings: Die SP begrüsst eine Verlagerung der oberflächlichen Parkplätze in Quartierparkings. Für die SP ist es jedoch entscheidend, dass es durch den Bau von Quartierparkings nicht zu einer Zunahme von Parkplätzen kommt. Deshalb bestehen wir auf eine entsprechende oberflächliche Kompensation.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der neu erstellten Parkplätze innerhalb der Quartierparkings auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.</p> <p style="text-align: right;">1796</p>
227	Quartierparking	<p>Teilzielbild MIV: Die möglichen Standorte der Quartierparkings sehen wir positiv, weil sie den Verkehr an den Grenzen des Gundeldinger Quartier abfangen und dieser nicht mehr ins Quartier hineinfährt.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1797</p>
228	Car-Sharing	<p>Obwohl nicht Teil des Stadtteilrichtplans, so soll doch hier das Anliegen formuliert werden, Car-Sharing-Angebote so attraktiv wie möglich zu gestalten, damit mehr Bewohnerinnen und Bewohner dieses Mobilitätskonzept nutzen.</p> <p><i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: nicht richtplanrelevanter Inhalt. Hinweis dazu siehe Kapitel 5.3.</p> <p style="text-align: right;">1596</p>
229	1 Einleitung	<p>1.3 Inhalt des Stadtteilrichtplans: Die Aufteilung des Stadtteilrichtplans (STRP) Gundeldingen in die Handlungsfelder Nutzungen, Freiräume und Mobilität ist sinnvoll und nachvollziehbar.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1750</p>
230	2.1 Perimeter	<p>2.1. Perimeter: Der Perimeter schliesst den Teil südlich der Gundeldingerstrasse (Unterer Batterieweg bis Hechtliacker) sowie das Gebiet westlich der Reinacherstrasse (Jakobsberger- bis Giornicostrasse) nicht ein. Diese gehören im allgemeinen Verständnis auch zu Gundeldingen (verfügen auch über die Postleitzahl 4053) und sollten in den Perimeter eingefügt werden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Der Perimeter des sogenannten Lebensraumes Gundeldingen wurde für die Pläne abstrahiert. Der für den Stadtteilrichtplan gewählte Perimeter umfasst die untersten Gebiete des Bruderholzes. Die Perimetergrenze ist fliessend und es wurden auch Massnahmen "jenseits" der Perimetergrenze definiert. So zum Beispiel Velomassnahmen in der Wolfsschlucht oder die Sanierung der Grünanlage Hechtliacker. Zudem werden im Sinne eines</p>

Betrachtungsperspektiven auch die angrenzenden Quartiere mitgedacht.

1605

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

231 2.1 Perimeter

Aus planerischer Sicht:

• Auch wenn die Gemeinde- und Kantonsgrenze fein dargestellt ist, könnte aufgrund der Ausarbeitungstiefe und der kräftigen Darstellung im Bereich des Margarethenparks in der Karte der Eindruck entstehen, dass der Stadtteilrichtplan nicht nur über die Grenzen hinaus denkt, sondern auch plant. Wir möchten darauf hinweisen, dass wir diese Aussagen für unsere Planung als „Wunsch eines Eigentümers“ aufnehmen. Die Planungshoheit auf dem Gemeindegebiet von Binningen verbleibt jedoch bei der Gemeinde Binningen.

Berücksichtigt: Der Margarethenpark, welcher sich auf dem Gebiet der Gemeinde Binningen Kanton Basel-Landschaft befindet, ist ein wichtiger Naherholungsraum für das Quartier. Die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen richten sich lediglich an den Kanton Basel-Stadt als Grundeigentümer. Ziel der Anweisungen ist die Parksanierung. Wir anerkennen und akzeptieren selbstverständlich die Planungshoheit der Gemeinde Binningen.

Gesamtkarte und Zielbild Freiräume anpassen: Kantonsgrenze wird deutlicher hervorgehoben und der Handlungsbedarf transparenter dargestellt. Objektblatt O2 anpassen:

Planungsgrundsatz 2a: *Der Margarethenpark, auf dem Gemeindegebiet Binningen (BL), ist ein...*

Planungsanweisung 2a: *Das BVD (Stadtgärtnerei ff) führt kurzfristig ab 2020 auf Grundlage des Parkpflegewerks in Absprache mit der Gemeinde Binningen etappenweise...*

1445

Eingabe von: Gemeinde Binningen

232 2.1 Perimeter

1. Die von Ihrem Amt gezogene, gerade Linie trennt die Bewohner und Bewohnerinnen in den südlichen Abschnitten der Röschenzer-, Dittinger- und Brunnmattstrasse sowie im unteren Teils des Bruderholzwegs vom Gundeldingerquartier ab, obwohl sich diese Menschen ganz gewiss als Gundelianer fühlen. Ja, selbst das historische Herrschaftshaus "Vorderes Gundeldingen" liegt nach dieser Grenzziehung ausserhalb des gleichnamigen Quartiers!

2. Im Quartierrichtplan von 1986 ist die Südgrenze nicht so linear gezogen, sondern passt sich den geografischen Gegebenheiten an und verläuft entlang des Fusses des Bruderholzabhangs. Diese Grenze besteht auch im Papier "Lebensräume Basel-Stadt" des Statistischen Amtes vom Juli 2014 und - noch wichtiger - im "Perimeter Stadtentwicklung Gundeldingen" vom August 2014 (siehe Anhänge). So sehr also die Ausweitung des Entwicklungsraums nach Osten (Walkeweg, Dreispitzareal) zu begrüssen ist, umso mehr ist die erwähnte Einschränkung zu bedauern. Es wäre schön, könnten Sie die Erweiterung des südlichen Perimeters sowie die angesprochenen Entwicklungsziele noch in den Richtplan aufnehmen. Dieser würde damit neben den vielen guten Massnahmen, die er schon enthält, noch einmal deutlich aufgewertet werden.

Nicht berücksichtigt: Oft können die Massnahmen aufgrund des tiefen Detaillierungsgrads des Stadtteilrichtplans noch nicht exakt verortet werden. Deshalb macht eine zu detaillierte Grenzziehung keinen Sinn. Der Perimeter wurde deshalb abstrahiert - dieser ist nicht als exakte Linie zu interpretieren. Die Betrachtung und Planung erfolgt über die Perimetergrenze hinaus, wie z.B. beim Brunnmattschulhaus oder dem Hechtliacker.

1449

Eingabe von: IG1760

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
233 2.1 Perimeter		<p>Perimeter: Wir gehen davon aus, dass die Richtplaninhalte ausserhalb des Kantonsgebiets mit dem Kanton Basel-Landschaft bzw. der entsprechenden Standortgemeinde abgestimmt sind. Eventuell würde die Aufteilung des Perimeters in einen Bearbeitungs- und einen Betrachtungsperimeter in der Plandarstellung helfen, das Verständnis für örtliche und übergreifende Absichten sowie für gegenseitige Bezüge und Abhängigkeiten zu schärfen, zumal diese Unterscheidung textlich im Bericht auf Seite 12 vorgenommen wird.</p> <p><i>Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz</i></p>	<p>Teilweise berücksichtigt: Der Margarethenpark, welcher sich auf dem Gebiet der Gemeinde Binningen Kanton Basel-Landschaft befindet, ist ein wichtiger Naherholungsraum für das Quartier. Die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen richten sich lediglich an den Kanton Basel-Stadt als Grundeigentümer. Ziel der Anweisungen ist die Parksanierung. Wir anerkennen und akzeptieren selbstverständlich die Planungshoheit der Gemeinde Binningen. Nichtsdestotrotz wird die Gesamtkarte und das Zielbild Freiräume angepasst: Die Kantonsgrenze wird deutlicher hervorgehoben und der Handlungsbedarf transparenter dargestellt. Objektblatt O2 wird angepasst: Planungsgrundsatz 2a: <i>Der Margarethenpark, auf dem Gemeindegebiet Binningen (BL), ist ein...</i> Planungsanweisung 2a: <i>Das BVD (Stadtgärtnerei ff) führt kurzfristig ab 2020 auf Grundlage des Parkpflegewerks in Absprache mit der Gemeinde Binningen etappenweise...</i></p> <p>1553</p>
234 2.3 Politische Ausgangslage		<p>2.3.1. Legislaturziele und Schwerpunkte RR: Inwiefern dieser Entwurf für einen Stadtteilrichtplan dem Legislaturziel Nummer 7 («Der Kanton Basel-Stadt löst seine Umweltaufgaben») entspricht, bleibt offen und sollten neben dem Ziel Nummer 5 und 6 als ein relevantes Ziel für das Quartier festgelegt werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Für das Quartier Gundeldingen sind vor allem die Legislaturziele Nr. 5 und 6 relevant. Die Umweltaufgaben sind nicht auf Quartierebene zu lösen, nichtsdestotrotz leistet der Stadtteilrichtplan seinen Beitrag das Legislaturziel Nr. 7 zu erreichen, indem Baumpflanzungen geprüft, neue Freiräume geschaffen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr definiert werden.</p> <p>1606</p>
235 2.3 Politische Ausgangslage		<p>2.3 Politische Ausgangslage 2.3.1 Legislaturziele und Schwerpunkte RR:</p> <p>6. Der Kanton Basel-Stadt ermöglicht Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse. Dieser Punkt erscheint uns als ausserordentlich wichtig. Das Quartier lebt von seiner Vielfalt, die nur erhalten bleibt, wenn auch weiterhin genügend günstiger Wohnraum zur Verfügung steht.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>1751</p>
236 2.3 Politische Ausgangslage		<p>2.3.3. Politische Vorstösse: Die Verbesserung der Veloverbindung vom Dreispitz in Richtung St. Jakob ist besonders wichtig. Das entsprechende Projekt soll deshalb mit höchster Priorität vorangetrieben werden</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>1784</p>
237 2.3 Politische Ausgangslage		<p>Verkehrspolitisches Leitbild Der Fachverein «Fussverkehr Region Basel» (FVRB) unterstützt nach</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>wie vor die behördenverbindlichen Absichtserklärungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lücken im Fuss- und Veloroutennetz schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten. • Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen. <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	1420
238 2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte		<p>2.4.4. Strassennetzplanung: Die HLS-Strategie sowie die Langfrisperspektive von 2018 sind wie oben ausgeführt kontraproduktiv zu jeglicher Anstrengung der Regierung im Umweltbereich und daher zu ändern. Der Westring ist abzulehnen. Die Parkplatzverfügbarkeit muss nicht erhöht werden, da der MIV abnehmen muss und langfristig durch die Parkplatzpolitik in diese Richtung gelenkt werden soll.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die Hochleistungsstrassen liegen in der Kompetenz des Bundes. Der Regierungsrat hat den Bund bei der Umsetzung der ihm von der Bundesversammlung vorgegebenen Zielsetzungen gemäss STEP Strasse zu unterstützen. Bei der Parkplatzverfügbarkeit geht es nicht um eine Erhöhung der Anzahl Parkplätze, sondern um die bessere Zugänglichkeit des bestehenden Angebots und damit um die Reduktion des Parksuchverkehrs.</p> <p>1607</p>
239 2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte		<p>2.4.6 Konzepte: Wir regen an, das Hochhauskonzept von 2010 dahingehend zu überarbeiten, dass die Hochhäuser auch ökologischen Aspekten (bspw. Graue Energie) genügen müssen. Dabei scheint fragwürdig, warum ein bereits sehr dicht bebautes Quartier weitere Verdichtung benötigt. Dies vor allem in Anbetracht dessen, dass im Quartier Grün- und Freiraum weiterhin keinen höheren Stellenwert zu haben scheinen als Parkplätze.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Gemäss dem kantonalen Richtplan ist das Hochhauskonzept im Zeitraum von fünf bis zehn Jahren oder bei Bedarf anzupassen (siehe Kantonaler Richtplan, Objektblatt S1.4, Planungsanweisung). Der Stadtteilrichtplan Gundeldingen sieht keine generelle Verdichtung über das bereits heute erlaubte Mass vor. Einzig in den Schwerpunktgebieten beim Bahnhof Basel SBB, Dreispitz und am Walkeweg wird eine Verdichtung der heute teilweise unternutzten aber zentral gelegenen Areale angestrebt, um das ungenügende Angebot an Wohnungen zu verbessern.</p> <p>1608</p>
240 2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte		<p><i>Künftige Parkierungspolitik:</i> Der Abschnitt über die künftige Parkierungspolitik greift der Debatte über den entsprechenden Ratschlag vor und muss entsprechend unverbindlicher formuliert werden. Zudem steht die Förderung und Mitfinanzierung von Quartierparkings im Widerspruch zum unter 2.3.2 formulierten verkehrspolitischen Leitbild, den öffentlichen Parkraum zu beschränken. Die SP wird eine Erhöhung der Anzahl verfügbarer Parkierungsmöglichkeiten konsequent bekämpfen.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt: der Abschnitt über die künftige Parkierungspolitik wird wie folgt aktualisiert: <i>Um die Parkplatzverfügbarkeit zu erhöhen, will der Regierungsrat Quartierparkings stärker fördern (RRB vom 13. März 2018). Die heute sehr günstigen Parkkartengebühren führen dazu, dass die Nachfrage das begrenzte Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Raum übersteigt, während gleichzeitig zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt bleiben. Mit RRB vom 30.10.2018 beschloss der Regierungsrat die Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (Inkraftsetzung per 1. Januar 2019). Mit einer Annäherung der Gebühren an andere Schweizer Städte soll die Parkplatznachfrage besser gelenkt werden: weg vom öffentlichen Strassenraum und hin zu privaten Abstellplätzen und Quartierparkings. Zudem sollen die Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung teilweise in den Pendlerfonds fliessen und zur verstärkten Mitfinanzierung von Quartierparkings verwendet werden.</i></p>

Der Textbaustein zeigt die gewünschte Stossrichtung auf und ist zum jetzigen Standpunkt unverbindlich formuliert. Grossratsbeschlüsse werden berücksichtigt. Die künftige Parkierungspolitik steht nicht im Widerspruch, da genau die aktive Bewirtschaftung deren Thema ist.

1786

Eingabe von: SP Basel-Stadt

241 2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte

Kap. 2.4.6 Konzepte – Verkehrskonzept Gundeldingen (Seite 21): Im Text wird folgende Aussage gemacht: „Der Regierungsrat ist zum Schluss gekommen, dass eine allseits zufriedenstellende und breit abgestützte Lösung nicht möglich ist und für das Konzept kein Konsens zu erzielen ist.“

Diese Aussage ist aus unserer Sicht nicht richtig: wenn die Lösung breit abgestützt gewesen wäre, dann wäre auch ein Konsens möglich gewesen. Dass bei der Mitwirkung die kritischen Stimmen nicht zur Kenntnis genommen wurden hat dazu geführt, dass die Verwaltung sich auf einen Irrweg begeben hat. Die Reaktionen aus der Bevölkerung waren vernichtend. Der ganze Satz kann ersatzlos aus dem Text gestrichen werden.

Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt

1355

242 2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte

Kapitel 2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte: Es fehlt der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) und Teil Infrastruktur Strasse. Die Objekte des SIS sowie SIN aus dem OB 2.1 Raum Basel sind zu übernehmen und die Abstimmung von Richt- sowie Sachplan entsprechend nachzuweisen.

Teilweise berücksichtigt: Die Berücksichtigung der Konzepte und Sachpläne des Bundes erfolgt im kantonalen Richtplan. Dieser wird vom Stadtteilrichtplan berücksichtigt. Kapitel 2.4.1 wird wie folgt ergänzt:

Der kantonale Richtplan beinhaltet im Perimeter folgende örtliche Festlegungen (Stand Anpassung Mobilität im Entwurf):

S1.5 Siedlungsfreiraum, örtliche Festlegung a1) Gundeldingen (Vorzugsgebiet zur Verbesserung der Freiraumversorgung)

S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, örtliche Festlegung e) Dreispitz (südlicher Teil)

S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, örtliche Festlegung a) Dreispitz (nördlicher Teil)

M1.1 Eisenbahn, örtliche Festlegungen a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen), h) Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB - Basel St. Johann - Basel Bad Bf. (Herzstück Basel), i) Strecke Bahnhof Basel SBB - St. Johann inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück

M1.3 Car-Terminal, örtliche Festlegungen a) Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse, b) Car-Terminal Erdbeergraben

M2.1 Nationalstrassen, örtliche Festlegung c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			M2.2 Kantonsstrassen, örtliche Festlegung c) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen 1381
		Eingabe von: SBB	
243	2.4 Grundlagen, Konzepte, Projekte	Kapitel 2.4.5 Bahnplanung Bahnknoten Basel: «(mit beratener Stimme)» ist zu streichen. Dies entspricht nicht der Organisationsform und Regeln. Eingabe von: SBB	Berücksichtigt: Satz im Kapitel 2.4.5 wird wie folgt angepasst: ... Sie umfasst unter dem Vorsitz des Kantons Basel-Stadt den Kanton Basel-Landschaft und das BAV sowie (mit beratender Stimme) die SBB und die DB. ... 1382
244	2.5 Entwicklungsplanungen	2.5 Entwicklungsplanungen / 2.5.3. Areal Bahnhof Süd (SBB): Der SP ist es besonders wichtig, dass der Treffpunkt für Randgruppen (Soup'n'Chill) erhalten bleibt. Der Platz, der unterprivilegierten Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht, darf nicht unter dem Deckmantel der Quartierentwicklung verschwinden. Eingabe von: SP Basel-Stadt	Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Grundsätzlich sind Treffpunkte für unterprivilegierte Bevölkerungsgruppen auch weiterhin möglich. 1753
245	2.5 Entwicklungsplanungen	Kap. 2.5.1 Dreispitz Mitte (Seite 24, linke Spalte): Im Text wird nur auf die FHNW hingewiesen. Dass auch die Abklärungen für eine neue Sekundarschule und evtl. sogar einen Standort der Uni Basel laufen, fehlt im Text. Text um die Ausbildungsüberlegungen ergänzen. Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt	Nicht berücksichtigt: Im Kapitel 2.5.1 beschreiben wir die Ausgangslage, also den aktuellen Zustand ohne die geplanten Massnahmen. Im Unterschied zur FHNW, wo bereits schon eine Baubewilligung erteilt wurde, handelt es sich bei der Sekundarschule um eine noch nicht abgeschlossene Standortsuche mit mehreren möglichen Standorten. Der Standort der Uni ist im Dreispitz angedacht, aber auf dem Gemeindegebiet von Münchenstein im Kanton Basel-Landschaft. 1352
246	2.5 Entwicklungsplanungen	Kap. 2.5.2 Am Walkeweg (Seite 24, rechte Spalte): Im Text wird nicht darauf hingewiesen, dass dort eine Primarschule geplant ist. Text um die Ausbildungsüberlegungen ergänzen. Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt	Berücksichtigt: Kapitel 2.5.2 wie folgt anpassen: Von 2020 bis 2025 soll das Areal etappenweise überbaut werden können, sodass Wohnraum für circa 700 - 800 Personen sowie ein neuer Standort für eine Primarschule entsteht. 1358
247	2.5 Entwicklungsplanungen	Kapitel 2.5.4 Stadtraum Bahnhof SBB: Das Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB ist in Erarbeitung, die Formulierung ist entsprechend anzupassen.	Berücksichtigt: Kapitel 2.5.4 wie folgt anpassen: Für den Bahnhof SBB und seine Umgebung sell ist deshalb ein integratives Entwicklungskonzept erarbeitet worden in Erarbeitung , das einerseits die aktuell anstehenden planerischen Fragen beantwortet und andererseits zukünftige Entwicklungspotenziale des Raums aufzeigt, die über die neuen Bahninfrastrukturen hinausgehen, und auch die städtebauliche und verkehrliche Situation rund um den Bahnhof SBB verbessert.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: SBB</i>	1383
248	2.5 Entwicklungsplanungen	Kapitel 2.5.5 Nautentor: Es ist falsch, dass SBB Eigentümer vom Postreiter ist. Es ist falsch, dass mit dem Projekt «eine direkte Verbindung zum Bahnhof [an diesem Ort] geschaffen wird». Die Verbindung via Postpasserelle besteht bereits. Die Formulierung ist anzupassen.	Berücksichtigt: Danke für die Präzisierung. Selbstverständlich ist Post Immobilien Eigentümerin des Nautentors. Der Bebauungsplan fordert in Punkt o., dass die Perronerschiessung von beiden Seiten (Nord und Süd) dauerhaft sicherzustellen sei und der Zugang attraktiv gestaltet werden müsse. Die konkrete Ausgestaltung wird Gegenstand des an den Bebauungsplan anschliessenden qualitätssichernden Verfahrens sein und nur in Absprache mit dem BAV und der SBB erfolgen. Kap. 2.5.5 ist wie folgt anzupassen: <i>Grundeigentümerin sind ist die PostFinance AG sowie die SBB.</i>
		<i>Eingabe von: SBB</i>	1384
249	2.6 Herangehensweise/Organisation	2.6.3 Eine Übersicht Terminplan wäre hilfreich. Von wann datiert der letzte Richtplan, wie geht es weiter?	Nicht berücksichtigt: Der letzte Quartierrichtplan von 1986 ist ausser Kraft gesetzt worden. Die noch relevanten und noch nicht umgesetzten Massnahmen wurden vom aktuellen Entwurf übernommen. Der Stadtteilrichtplan definiert Massnahmen für den Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren (siehe Kapitel 1.1). Die Massnahmen werden kurzfristig (< 5 Jahre), mittelfristig (5 - 10 Jahre), langfristig (> 10 Jahre) oder im Rahmen der Erhaltungsplanung umgesetzt (siehe einzelne Planungsanweisungen in den Objektblättern).
		<i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	1640
250	2.6 Herangehensweise/Organisation	2.6. Herangehensweise und Organisation: Gemäss den Informationen, die der SP vorliegen, hat die Mitwirkung für «Zukunft Gundeli» nicht einwandfrei funktioniert. Die Mitwirkungsveranstaltungen waren nicht immer von echtem Dialog geprägt und haben so nicht zur Partizipation ermutigt. Für künftige Mitwirkungsveranstaltungen muss der partizipative Teil methodisch besser strukturiert und durchdacht werden.	Zur Kenntnis genommen: Der Partizipationsprozess wurde unter Einbezug von Vertretern von Quartierorganisationen und externer Fachpersonen konzipiert, realisiert und evaluiert. Die externe Evaluation basiert auf Gesprächen mit Beteiligten und hält deren Wunsch fest, mehr inhaltliche Diskussionen führen zu können. Dieser Wunsch wurde bereits im Laufe des Projekts mit zusätzlichen Angeboten berücksichtigt und soll bei zukünftigen Beteiligungen wieder aufgenommen werden. Die externe Evaluation würdigt den aktiven Dialog positiv und macht die Zufriedenheit der beteiligten Personen deutlich.
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1754
251	2.7 Partizipation zum Stadtteilrichtplan	2.7 Partizipation zum Stadtteilrichtplan / 2.7.4 Geplante Mitwirkungen in der Umsetzungsphase: Es ist zu begrüssen, dass im Stadtteilrichtplan Gundeldingen ein Bekenntnis zur Mitwirkung nach §55 KV vorhanden ist. Es ist jedoch zwingend notwendig, das Mitwirkungsverfahren klarer zu regeln, um keine falschen Erwartungen bei den Beteiligten zu schüren.	Zur Kenntnis genommen: Das Verfahren der Erarbeitung des Stadtteilrichtplans ist kein Ersatz für die Partizipation bei zukünftigen Verfahren und Projekten. Eine Partizipation ist allerdings nur bei Projekten mit Handlungsspielraum möglich.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1755
252	2.7 Partizipation zum Stadtteilrichtplan	Kap. 2.7 Partizipation zum Stadtteilrichtplan (Seite 27 ff): Die grossen Entwicklungsräume sind mehrheitlich in „privatem“ Besitz (Post, SBB, Migros, CMS, ...). Der Vollständigkeit sollte auch beschrieben sein, wie diese Organisationen in den Prozess miteinbezogen werden.	Zur Kenntnis genommen: Bei Projekten mit Handlungsspielraum ist eine Partizipation vorzusehen. Die betroffenen Akteure, so auch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, werden einbezogen. Wie dies geschehen soll, wird projektbezogen definiert. Der Textabschnitt in Klammern wird gelöscht, da eine Auflistung als abschliessend interpretiert werden kann.
		<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1359
253	3 Analyse und Handlungsbedarf allgemein	<i>Mehr Wohnraum und Arbeitsplätze:</i> Das Gundeldingerquartier ist nicht nur wegen seiner Zentralität, sondern auch aufgrund des günstigen Wohnraums sehr beliebt. Dies muss in der Zusammenfassung ergänzt werden.	Nicht berücksichtigt: Das Quartier Gundeldingen liegt gemäss den Zahlen des statistischen Amts im Mittelfeld der durchschnittlichen Mietpreise pro Wohnquartier.
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1781
254	3 Analyse und Handlungsbedarf allgemein	Fussverkehr Region Basel» sieht auch Handlungsbedarf in den drei Themenbereichen: Nutzung: Räume schaffen, wo sich die Bevölkerung treffen und begegnen kann.	Zur Kenntnis genommen: Der Stadtteilrichtplan sieht in diversen Grün- und Freiräumen Begegnungsorte / Treffpunkte vor.
		<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	1421
255	3.1/3.2 Analyse und Handlungsbedarf Nutzungen	3.2 Handlungsbedarf Nutzungen: Der Ausbau der Margarethenbrücke zu einem Platz als neuen Zugang zu den Gleisen ist zu begrüssen. Der Platz soll darüber hinaus aber auch als attraktiver Freiraum mit einem hohen Grünanteil gestaltet werden, um der unterdurchschnittlichen Versorgung mit Freiräumen entgegen zu wirken.	Nicht berücksichtigt: Durch die Ausweitung der Margarethenbrücke ist ein vollwertiger Perronzugang geplant. Zudem übernimmt der Ort in Zukunft die Funktion als attraktiver Umsteigeknoten Tram/Bus mit Bahn und als verbesserte intermodale Schnittstelle zwischen ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr. Folglich sind genügend Bewegungsflächen für die Personenströme freizuhalten. Da es sich um eine Brücke handelt, sind Pflanzungen nicht sinnvoll.
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1756
256	3.1/3.2 Analyse und Handlungsbedarf Nutzungen	Kapitel 3.2 Handlungsbedarf Nutzungen: Neben der Margarethenbrücke ist auch die Personenunterführung-West als allfällige Querung und Verbindung der Räume Meret Oppenheim-Platz und Markthalle zu nennen.	Berücksichtigt: Kapitel 3.2 wie folgt anpassen: <i>Die Neugestaltung bestehender Verbindungen oder das Schaffen von neuen attraktiven Verbindungen über die Gleise bzw. unter dem Gleisfeld hindurch, wie beim Nauentor, können einen Beitrag zur besseren funktionalen Anbindung des Quartiers an die Innenstadt und der Quartiere St. Alban und Bachletten beitragen.</i>
		<i>Eingabe von: SBB</i>	1385
257	3.3/3.4 Analyse und Handlungsbedarf Freiräume	3.3 Freiräume: Auch wenn das Gundeli mit 18% Grünanteil sehr niedrig liegt im Stadtvergleich, wird dies im Stadtraum anders erlebt, vor allem	Zur Kenntnis genommen: Zugrunde liegt ein Planungsrichtwert für die Versorgung mit öffentlichen Grün- und Freiräumen, der für die ganze

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>da im Süden der grosse Margarethenpark angrenzt, sowie die offene Bebauungsstruktur des Bruderholz mit viel Grünraum, die Alleen und sehr grünen Innenhöfe. Wenn die Stadt, Stadt sein kann, mit hoher Dichte und viel Wohnraum, dann im Gundeli. Wie wird «zu wenig» öffentlicher Grünraum definiert? In Bezug auf den Durchschnitt BS? Margarethenpark mitrechnen?</p>	<p>Stadt gilt und bereits im 2004 erarbeiteten Freiraumkonzept Basel angewendet wurde. Für Basel gilt ein Wert von 9 m2 öffentliche Grünfläche pro Einwohner als gute Versorgung. Im Gundeli liegt der Wert auch unter Miteinbezug des Margarethenparks deutlich darunter.</p>
		<p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i></p>	<p>1641</p>
<p>258 3.3/3.4 Analyse und Handlungsbedarf Freiräume</p>		<p>3.3 Ausgangssituation Freiräume: Die Beschreibung der Ausgangssituation der Freiräume ist unvollständig. Unter Freiräumen müssen auch öffentliche Räumlichkeiten, welche den Quartierbewohnenden zur Verfügung stehen, verstanden werden. Diese sind im Gundeldingerquartier nicht vorhanden.</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Im Stadtteilrichtplan sind auf Basis des Grün- und Freiraumkonzepts Gundeldingen die öffentlichen Grün- und Freiräume untersucht worden und in den Stadtteilrichtplan aufgenommen worden. Räumlichkeiten für Begegnung und Austausch bieten die vom Kanton unterstützten Quartiertreffpunkte, die nicht Bestandteil vom Stadtteilrichtplan sind. Im Lebensraum Gundeldingen ist der offizielle Quartiertreffpunkt das Familienzentrum auf dem Gundeldinger Feld. Eine zweistufige Bestandsaufnahme der Christoph Merian Stiftung mit Quartierorganisationen und der interessierten Bevölkerung zeigte im Jahre 2013, dass es viele Orte für Begegnung und für Veranstaltungen im Quartier gibt. Fazit der Bestandsaufnahme war, das über diese Angebote besser informiert werden müsste. In der Folge wurde das Informationsangebot der Quartierkoordination Gundeldingen im Sinne eines Quartierkiosks ausgebaut. Sollte sich im Zuge der künftigen Entwicklung eine breit abgestützte Nachfrage nach einem zusätzlichen Quartiertreffpunkt zeigen, kann ein solches Angebot seitens Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartment geprüft werden.</p>
		<p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>1757</p>
<p>259 3.3/3.4 Analyse und Handlungsbedarf Freiräume</p>		<p>3.4 Handlungsbedarf Freiräume: Wir begrüßen die Schaffung von neuen Freiräumen und Grünflächen am Dreispitzareal bzw. Im Walkeweg.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
		<p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>1758</p>
<p>260 3.3/3.4 Analyse und Handlungsbedarf Freiräume</p>		<p>Freiräume: einfache Erreichbarkeit und sichere Zugänglichkeit von Freiräumen und Naherholungsgebieten für den Fussverkehr allen Alters anbieten.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Die Querbarkeit der Achsen spielt zur Erreichung von Grün- und Freiräumen eine zentrale Rolle. Im Gundeldinger Quartier erschweren oder verhindern vor allem die Margarethen-, Gundeldinger-, Dornacher- und Reinacherstrasse dem Fussverkehr ein einfaches Queren. Die Trennwirkung dieser Strassen soll minimiert und damit die Durchlässigkeit im Quartier erhöht werden (siehe Kapitel 5.3.1 Querbarkeit Achsen).</p>
		<p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	<p>1504</p>

	Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
261	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität		<p>3.6 Handlungsbedarf Mobilität: Die vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung begrüssen wir sehr. Die konsequente Einführung von Tempo 30 verbessert die Querbarkeit von Strassen und vermindert die Verkehrsemissionen.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1759</p>
262	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität		<p>3.6 Handlungsbedarf Mobilität: Auch die Aufhebung des Einbahnregime in der Gundeldinger- und der Dornacherstrasse für den Veloverkehr begrüssen wir sehr. Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Attraktivität des Veloverkehrs im Gundeldinger Quartier weiter erhöht wird.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Der Handlungsbedarf ist nicht gleich Massnahme. Gerade im Falle der Aufhebung des Einbahnregimes gibt es keine verbindlichen Inhalte. Lediglich im Kapitel 7.1 ist der Velogegegenverkehr in der Dornacherstrasse als fachlich denkbare Idee für die Weiterentwicklung der Mobilität aufgenommen.</p> <p style="text-align: right;">1789</p>
263	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität		<p>3.6 Handlungsbedarf Mobilität: Das Bestreben, dass Gundeldinger Quartier besser mit den anliegenden Quartieren zu vernetzen begrüssen wir sehr.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p style="text-align: right;">1790</p>
264	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität		<p>Ausgangssituation Mobilität (S 35 / linke Spalte): Die Aussage zum Bus 36 „... ist nicht kundenfreundlich und für Ortsunkundige sind die Haltestellen für die Rückfahrt kaum auffindbar“ ist grundsätzlich richtig. Nur sollte in der Ausgangslage festgehalten werden, dass der Runde Tisch keine bessere Lösung gefunden hat und sogar empfohlen hat, die Linien wie gehabt beizubehalten.</p> <p><i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Bei der Aussage im Kapitel 3.5 handelt es sich um eine fachliche Einschätzung. Die Resultate aus den Anlässen z.B. mit dem Beirat waren entscheidend für die Erarbeitung der Massnahmen. Zudem stimmt die Aussage betreffend Runder Tisch nicht. Die Buslinienführung wurde nicht kategorisch abgelehnt. Auszug aus dem Protokoll welches auf https://www.entwicklung.bs.ch/stadtteile/stadteilentwicklung/stadtentwicklung-gundeli-plus.html heruntergeladen werden kann: <i>Von der Mehrheit der Teilnehmenden wird das heutige Einbahnregime als zweckmässig und vorteilhaft für das Quartier eingestuft. Entsprechend kritisch sind beide Gruppen gegenüber den Vorschlägen den MIV- Gegenverkehr in den Querstrassen zu ermöglichen, Velogegegenverkehr in der Dornacherstrasse einzuführen (auch nur auf dem Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse) und die Buslinie 36 in beiden Richtungen in eine Achse zu verlegen.</i></p> <p style="text-align: right;">1360</p>
265	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität		<p>Handlungsbedarf Mobilität (S 35 / rechte Spalte): Die Aussage „Ein grosses Potential besteht bei der Verbesserung der Erreichbarkeit durch Änderung des Einbahnregimes der Gundeldinger- und Dornacherstrasse“ entspricht nicht dem Resultat des Runden Tisches Mobilität. Der Runde Tisch war einhellig der Meinung, dass es zurzeit keine Alternativen zum Verkehrsregime auf den beiden Achsen gibt.</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Aus fachlicher Sicht besteht ein Potenzial. Da aus dem Runden Tisch aber kein Konsens hervorging, wurde das Thema lediglich als fachlich denkbare Idee für die Weiterentwicklung der Mobilität aufgenommen und ist in keinem verbindlichen Kapitel zu finden. Zudem stimmt die Aussage betreffend Runder Tisch nicht. Die Änderung des Einbahnregimes wurde nicht kategorisch abgelehnt.</p>

Thema / Objektblatt	Betrefi	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		Der Text ist entsprechend zu korrigieren.	Auszug aus dem Protokoll welches auf https://www.entwicklung.bs.ch/stadtteile/stadtteilentwicklung/stadtentwicklung-gundeli-plus.html heruntergeladen werden kann: <i>Von der Mehrheit der Teilnehmenden wird das heutige Einbahnregime als zweckmässig und vorteilhaft für das Quartier eingestuft. Entsprechend kritisch sind beide Gruppen gegenüber den Vorschlägen den MIV- Gegenverkehr in den Querstrassen zu ermöglichen, Velogegenverkehr in der Dornacherstrasse einzuführen (auch nur auf dem Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse) und die Buslinie 36 in beiden Richtungen in eine Achse zu verlegen.</i>
		<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1361
266	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität	Mobilität: Entschleunigung und Verkehrsberuhigung in einzelnen Teilräumen des Quartiers Gundeldingen, Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen, Heimen und Einkaufsgebieten, Schaffung von sicheren und breiten Flächen für den Fussverkehr in Abstimmung mit der Strassenraumgestaltung, Schliessen von Netzlücken beim Fussverkehr, Verbesserung von Querungsmöglichkeit von verkehrsbelasteten Strassen, Vernetzung mit den Nachbarquartieren.	Zur Kenntnis genommen: Ist im Kapitel Handlungsbedarf erwähnt.
		<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	1505
267	3.5/3.6 Analyse und Handlungsbedarf Mobilität	3.5: S. 35 (1. Absatz): Was ist mit dem Wort „Parkraum“ gemeint? Grünflächen? Auto-Parkierungsraum?	Berücksichtigt: Parkraum bezieht sich auf Autoparkiererraum (Kap. 3.5 Ausgangssituation Mobilität). Der Text wird wie folgt präzisiert: <i>Der Auto-Parkraum im Quartier wird.....</i>
		<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	1527
268	4. Stossrichtungen allgemein	(...) und wir begrüssen die allgemeinen Stossrichtungen Nutzungen, Freiräume und Mobilität, die darauf zielen, die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Gundeldingerquartier zu steigern.	Zur Kenntnis genommen.
		<i>Eingabe von: Grünliberale Partei Basel-Stadt</i>	1748
269	4.1 Stossrichtungen Nutzungen	4. Stossrichtung Nutzung: N4 ändern: Bestehende Zentrenstruktur mit Fokus Langsamverkehr weiterentwickeln und ein autofreies Zentrum schaffen...	Nicht berücksichtigt: Bei den Stossrichtungen im Themenbereich Nutzungen geht es primär um die städtebauliche Entwicklung und Zentrumsentwicklung. Als mögliche Idee wird unter den langfristigen Optionen (siehe Kapitel 7) die Verkehrsentlastung Güterstrasse vorgeschlagen, allerdings nicht behördenverbindlich. Diese Idee wurde im Erarbeitungsprozess nicht von allen Beteiligten unterstützt.
		<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1614
270	4.1 Stossrichtungen Nutzungen	N7 ändern: Gestalterisch aufgewertete und neue oberirdische	Zur Kenntnis genommen: Bei den eingezeichneten Brückenschläge

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			Brückenschläge...	handelt es sich ausschliesslich um oberirdische Verbindungen. Die Personenunterführung West wird nicht als Brückenschlag bezeichnet, im Gegensatz zu den anderen Verbindungen steht bei der Unterführung der Gleiszugang im Fokus.	1691
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>		
271	4.1 Stossrichtungen Nutzungen		Neu N9: Südlich der Geleise einen Sekundarschulstandort eruieren.	Nicht berücksichtigt: Der Kanton prüft kurzfristig die Möglichkeit eines zusätzlichen Standortes für ein Sekundarschulhaus. Ein möglicher und wünschenswerter Standort im Kanton Basel-Stadt ist im Dreispitz (3. Planungsanweisung im Objektblatt O11). Der Entscheid der Prüfung steht noch aus.	1692
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>		
272	4.1 Stossrichtungen Nutzungen		N6: Insbesondere das quartiernahe Kleingewerbe soll erhalten bleiben.	Nicht berücksichtigt: Der Stadtteilrichtplan soll in erster Linie die zur Verfügung stehenden Flächen für Gewerbe im Dreispitz Mitte und Süd erhalten. Dabei soll nicht unterschieden werden, welche Art von Gewerbe erhalten werden soll.	1821
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>		
273	4.1 Stossrichtungen Nutzungen		N7: Die neuen Brückenschläge in die angrenzenden Quartiere begrüßen wir sehr. Es gilt diese möglichst schnell umzusetzen und die entsprechenden Vorlagen dem Grossen Rat zu unterbreiten.	Nicht berücksichtigt: Der Planungsstand entspricht demjenigen des kantonalen Richtplans, Anpassung Mobilität im Entwurf.	1822
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>		
274	4.1 Stossrichtungen Nutzungen		Sicht des Gewerbes: Wir erachten es als äusserst positiv, dass die Anliegen des Gewerbes bei den Stossrichtungen "Nutzung" klar festgehalten sind (N5, N6).	Zur Kenntnis genommen.	1354
			<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>		
275	4.1 Stossrichtungen Nutzungen		Kap. 4.1 Stossrichtungen Nutzung (S 38 / linke Spalte): Positiv nehmen wir zur Kenntnis, dass die Stossrichtungen (N5, N6, M17, M21) klare Aussagen zur Entwicklung des Gewerbes machen.	Zur Kenntnis genommen.	1362
			<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>		
276	4.1 Stossrichtungen Nutzungen		Sicht des Gewerbes: Wir erachten es als äusserst positiv, dass die Anliegen des Gewerbes bei den Stossrichtungen "Nutzung" klar festgehalten sind (N5, N6). Positiv nehmen wir zur Kenntnis, dass die Stossrichtungen (N5, N6, M17, M21) klare Aussagen zur Entwicklung des Gewerbes machen.	Zur Kenntnis genommen.	1410
			<i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>		

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
277 4.1 Stossrichtungen Nutzungen		Fussverkehr Region Basel» unterstützt die Nutzungen N7 (Gestalterisch aufgewertete und neue Brückenschläge zu den angrenzenden Quartieren und insbesondere zur Basler Innenstadt als wichtige übergeordnete Verbindungen tragen massgeblich zur Einbettung des Quartiers Gundeldingen bei.) und N8 (Die kleinräumige Vernetzung innerhalb des Quartiers als auch zum Bruderholz soll aktiv gefördert werden.) <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1422
278 4.1 Stossrichtungen Nutzungen		Wir begrüssen, dass die Blockrandstruktur nicht durch den Bau von neuen Hochhäusern im Innern des Quartiers beeinträchtigt werden soll. <i>Eingabe von: Heimatschutz Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1443
279 4.2 Stossrichtungen Freiräume		Stossrichtungen Freiräume: Neu F6: Kleine Querstrassen sind zugunsten von Freiraum und Begegnungszonen grün und verkehrsberuhigt. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: In kleinen Querstrassen sind Vorgärten oft die einzige Begrünungsmöglichkeit. Für Bäume reicht der Platz (ober- und vor allem unterirdisch aufgrund von Werkleitungen) nicht aus. In den Querstrassen gilt bereits überall Tempo 30. Die nächste Stufe wäre die Einrichtung einer Begegnungszone, die von den Anwohnenden initiiert und von der Mehrheit unterstützt werden muss. 1693
280 4.2 Stossrichtungen Freiräume		F2: Eine hohe Nutzungsdichte kann aktiv nicht erreicht werden. Es ist nur möglich die Voraussetzungen zu schaffen, welche eine hohe Nutzungsdichte zulassen bzw. ermöglichen. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Die bestehenden Grün- und Freiräume sollen so gestaltet werden, dass für alle Altersgruppen ein attraktives Angebot zur Verfügung steht. 1761
281 4.2 Stossrichtungen Freiräume		Fussverkehr Region Basel» unterstützt die Freiräume F4 (Mit gut sichtbaren und sicheren Zugängen das Quartier in die Freiräume einladen) <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1423
282 4.3 Stossrichtungen Mobilität		Stossrichtungen Mobilität: M18 ändern: Gewährleistung des Verkehrsflusses mittels Reduktion und Verlangsamung des Durchgangverkehrs <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Ziel ist das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten, was in der Stossrichtung M18 festgehalten ist. In der Stossrichtung M20 wird das Geschwindigkeitsniveau festgehalten. Eine doppelte Aufführung ist nicht notwendig. 1694
283 4.3 Stossrichtungen Mobilität		Neu M22: Die grossen Querstrassen (Reinacherstrasse, Thiersteinallee, Bruderholz-, Solothurner- und Margarethenstrasse) sind verkehrsberuhigt und begrünt.	Nicht berücksichtigt: Die Bruderholzstrasse und Teile der Solothurnerstrasse sind bereits verkehrsberuhigt. Die Reinacherstrasse, Thiersteinallee und Margarethenstrasse sind

wichtige übergeordnete Strassen des Quartiers bzw. Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus. Sie sind nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossene Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Begrünung gehört nicht in die Stossrichtung Mobilität. Die Stossrichtungen sind strategische Aussagen und beinhalten keine Strassennamen oder Örtlichkeiten. Das Geschwindigkeitsniveau ist zudem in der Stossrichtung M20 berücksichtigt.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1695

284 4.3 Stossrichtungen Mobilität

Neu M23: Längsachsen (Münchensteiner-, Dornacher- und Gundeldingerstrasse) sind verkehrsberuhigt.

Nicht berücksichtigt: Die genannten Strassen sind wichtige übergeordnete Strassen des Quartiers bzw. Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus. Sie sind teilweise Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Der Prüfauftrag für die Dornacher- und Gundeldingerstrasse liegt vor. Die Stossrichtungen sind strategische Aussagen und beinhalten keine Strassennamen oder Örtlichkeiten. Das Geschwindigkeitsniveau ist zudem in der Stossrichtung M20 berücksichtigt.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1696

285 4.3 Stossrichtungen Mobilität

Neu M24: Schaffung eines autofreien Zentrums entlang der Güterstrasse (Margarethenstrasse bis Thiersteinerallee)

Nicht berücksichtigt: Eine Verkehrsentlastung der Güterstrasse ist im Kapitel 7 als langfristige Option aufgeführt. Eine autofreie Güterstrasse widerspricht der Stossrichtung M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe.

Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt

1697

286 4.3 Stossrichtungen Mobilität

M8: Die Schaffung von zusätzlichen Veloparkplätzen im Quartier und am Bahnhof SBB begrüssen wir sehr.

Zur Kenntnis genommen.

Eingabe von: SP Basel-Stadt

1762

287 4.3 Stossrichtungen Mobilität

Stossrichtung Mobilität (S 39 / rechte Spalte): Der Stadtteilrichtplan fordert in der Stossrichtung (M14) einen umsteigefreien Anschluss an die Innenstadt. Der aktuelle Ratschlag der Regierung an das Parlament zur Tramnetzentwicklung dokumentiert jedoch genau das Gegenteil. Die Linien 15 und 16 sollen nicht mehr in die Kernstadt fahren.

- Der Stadtteilrichtplan ist behördenverbindlich. Somit muss dies im Tramkonzept berücksichtigt werden.

Zur Kenntnis genommen: Der notwendige Ausbau im Tramnetz soll insgesamt zu mehr Flexibilität und Zuverlässigkeit verhelfen. Über die gebaute Infrastruktur können unterschiedliche Tramlinien verkehren. Die Liniennetzplanung ist aber nicht richtplanrelevant und daher kein Bestandteil des vorliegenden Stadtteilrichtplans. Im Rahmen der weiteren Liniennetz-Planungen wird die Einbindung des Quartiers Gundeldingen ein wichtiger Bestandteil bleiben.

Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt

1364

288 4.3 Stossrichtungen Mobilität

Positiv werten wir die Stossrichtung (M17), die eine MIV Erschliessung und Erreichung für das Gewerbe sichergestellt wird.

Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>		1413
289	4.3 Stossrichtungen Mobilität	Fussverkehr Region Basel» befürwortet eine bessere Anbindung an die umliegenden Quartiere, eine nachhaltige Mobilität durch Förderung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit. FVRB unterstützt die Mobilität M1-6 (M1 Hindernisfreie, komfortable und erkennbare Führung ohne Umwege; M2 Hohe Aufenthaltsqualität; M3 Hohes Sicherheitsempfinden für alle (subjektive Sicherheit); M4 Sichere Fussverkehrsverbindungen und -querungen (objektive Sicherheit); M5 Hohe Durchlässigkeit des Quartiers in alle Richtungen; M6 Sichere, attraktive und direkte Anbindung des Quartiers an die umliegenden Stadtteile, Grünräume; und Nachbargemeinden) und M20 (Abwicklung MIV quartier- und umweltverträglich auf tiefem Geschwindigkeitsniveau)	Zur Kenntnis genommen.	
		<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>		1424
290	4.3 Stossrichtungen Mobilität	Positiv werten wir die Stossrichtung (M17), wonach beim MIV Erschliessung und Erreichbarkeit für das Gewerbe sichergestellt wird.	Zur Kenntnis genommen.	
		<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>		1516
291	4.3 Stossrichtungen Mobilität	Stossrichtungen Mobilität: Stossrichtungen M7-M10: i.O. Finden wir gut.	Zur Kenntnis genommen.	
		<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>		1529
292	4.3 Stossrichtungen Mobilität	Die Parkplätze sollten dem Quartier zur Verfügung stehen, die Querstrassen sollten verbessert werden und weniger parkierende Autos. Das heisst deutlich mehr Sackgassen in den Querstrassen.	Zur Kenntnis genommen: Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat bereits zu einer Verbesserung der Parkierungssituation für Anwohnerinnen und Anwohner geführt. Sackgassen können nicht einfach so realisiert werden. An deren Ende müssten Wendepunkte eingerichtet werden. Die für Wendepunkte notwendigen Flächen existieren in den Querstrassen nicht.	
		<i>Eingabe von: Privat</i>		1548
293	5.1 Nutzungen inkl. Zielbild Nutzungen	5.1.6 Brückenschläge: Eine stärkere Vernetzung des Gundeldingerquartiers begrüßen wir sehr. Die entsprechenden Projekte sind mit höchster Priorität voranzutreiben.	Zur Kenntnis genommen: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag. Der Koordinationsstand der "Zollbrücke" und der Fuss- und Velobrücke entspricht dem kantonalen Richtplan Anpassung Mobilität im Entwurf bzw. dem Teilrichtplan Velo.	
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>		1763
294	5.1 Nutzungen inkl. Zielbild	Kap. 2.5.1 Dreispitz Mitte (Seite 24, linke Spalte): Auf der	Nicht berücksichtigt: Das Zielbild Nutzungen unterscheidet zwischen	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
Nutzungen			Überblickskarte sollte es auf der Legende nicht nur Arbeiten sondern „Arbeiten und Ausbildung“ (FHNW, Sekundarschule, evtl. Uni BS) heissen. → Damit sofort klar wird, dass hier auch Schulraum geplant ist. <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	den Hauptnutzungen Arbeiten, Wohnen sowie Wohnen und Arbeiten. Im Objektblatt O8 Nördlicher Dreispitz in dem behördenverbindlichen Planungsgrundsatz und der Planungsanweisung wird diese Aussage präzisiert und weist dem Dreispitz Mitte den Schwerpunkt Arbeiten und Bildung zu. 1351
295	5.1 Nutzungen inkl. Zielbild Nutzungen		Kap 5.1.7 Hauptnutzung: Auf der Überblickskarte sollte auf der Legende nicht nur Wohnen sondern „Wohnen und Ausbildung“ (Primarschule) heissen. Damit sofort klar wird, dass hier auch Schulraum geplant ist. <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Das Zielbild Nutzungen unterscheidet zwischen den Hauptnutzungen Arbeiten, Wohnen sowie Wohnen und Arbeiten. Im Objektblatt O10 Am Walkeweg im behördenverbindlichen Planungsgrundsatz wird diese Aussage präzisiert und weist dem Areal eine Wohnnutzung mit neuem Schulstandort zu. 1357
296	5.1 Nutzungen inkl. Zielbild Nutzungen		Kapitel 5.1.3 Ankunftsorte und Karte Zielbild Nutzungen: Die Fokussierung allein auf die Margarethenbrücke ohne den Raum vor der Markthalle widerspricht den Planungen im Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB vom Kanton selbst und der Ausrichtung vom städtischen ÖV zum Bahnhof Basel SBB. Der Ankunftsort beim Nauentor ist auf einem bestehenden Gebäude resp. Strasse mit starkem MIV, gänzlich ohne Anbindung an den städtischen ÖV. Beide Ankunftsorte haben heute einen Anteil von maximal 5 Prozent. Eine analoge Verteilung der Personenströme, um den Bahnhof nach dieser planerischen Setzung der Ankunftsorte ist baulich und betrieblich nicht möglich. <i>Eingabe von: SBB</i>	Teilweise berücksichtigt: Der Ankunftsort bei der Passerelle / Meret Oppenheim-Platz ist aufgrund der Personenströme der Wichtigste auf der Südseite des Bahnhofs Basel SBB, das ist unbestritten. Die Bedeutung der Ankunftsorte bei der Margarethenbrücke und beim Nauentor wird zunehmen und darauf ist städtebaulich zu reagieren, indem die Visibilität erhöht und die Räume attraktiver gestaltet werden. Die Verortung der Symbole im Zielbild respektive in der Gesamtkarte ist nicht exakt. Nichtsdestotrotz wird das Symbol ein wenig in Richtung Markthallenplatz verschoben. 1386
297	5.1 Nutzungen inkl. Zielbild Nutzungen		Zur Verbesserung der sozialen Sicherheit ist eine gute Durchmischung der Nutzung wichtig. Diese trägt dazu bei, dass die verschiedenen Stadträume belebt sind und zu verschiedenen Tageszeiten genutzt werden. So tragen die dezentralen Querungsstellen beim Bahnhof dazu bei, die Räume im Quartier Gundeldingen mehr zu beleben. Inwiefern die lokalen Zentren oder lebendigen Kreuzungspunkte genutzt werden, hängt auch vom räumlichen Angebot und von der Akzeptanz der Bevölkerung ab. Das Zielbild Nutzung wird von FVRB befürwortet. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen. 1425
298	5.2 Freiräume inkl. Zielbild Freiräume		Zielbild Freiräume: Zielbild Freiräume nett anzuschauen aber etwas überinstrumentalisiert. Weniger ist mehr! <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	Zur Kenntnis genommen. 1642

	<i>Thema / Objektblatt</i>	<i>Betreft</i>	<i>Nr. Anregung, Bemerkung</i>	<i>Stellungnahme</i>	
299	5.2 Freiräume inkl. Zielbild Freiräume		<p>5.2 Priorisierung: Es ist zu begrüssen, dass die Freiräume unterschiedlichen Nutzergruppen und Funktionsschwerpunkten zugeteilt wurden. Die Unterteilung in drei Priorisierungskategorien ist jedoch unnötig, weil sie im weiteren Verlauf des Stadtteilrichtplans Gundeldingen nicht mehr aufgegriffen wird. Viel mehr ist zu befürchten, dass durch die zu detaillierte Einteilung mögliche Entwicklungen verhindert werden, weil sie nicht der Prioritätskategorie entsprechen.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Nicht berücksichtigt: Mit der Priorisierung werden Schwerpunkte gesetzt. Nicht alle Grünanlagen eignen sich für alle Nutzergruppen und nicht für alle Funktionsschwerpunkte. Die drei Prioritätskategorien schliessen weitere Funktionen nicht aus.	1764
300	5.2 Freiräume inkl. Zielbild Freiräume		<p>5.2.4 Begrünter Strassenraum: Eine vermehrte Begrünung des Strassenraumes begrüssen wir. Insbesondere bei der Begrünung von Fassaden, könnte das Gundeldinger Quartier, unterstützt durch das Wissen der Stadtgärtnerei, eine Vorreiterrolle für Basel einnehmen. Zudem muss vermehrt auf die gesetzlich verankerte Pflicht, Vorgärten als Garten oder Grünfläche zu gestalten, hingewiesen werden (BPG § 55).</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	Zur Kenntnis genommen: In 011 Lebensraum Gundeldingen ist unter dem vierten Spiegelstrich als Planungsgrundsatz die konsequente Durchsetzung des Vorgartenschutzes (§ 55 BPG) festgehalten. Und unter dem 7. Spiegelstrich ist eine Planungsanweisung betreffend Information und Sensibilisierung zu Fassadenbegrünungen aufgeführt.	1823
301	5.2 Freiräume inkl. Zielbild Freiräume		<p>Kapitel 5.2.5 Aufenthaltsfreundlicher Raum und 5.2.8 Zielbild Freiräume: Der geplante Aufenthaltsraum beim Höhenweg überlagert die Gleisanlagen vom Westkopf und der Elsässerbahn. Dies widerspricht dem Rahmenplan der SBB zur langfristigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und auch einer allfälligen Einbindung des Herzstücks.</p> <p><i>Eingabe von: SBB</i></p>	Nicht berücksichtigt: Interessenslinie SBB wird berücksichtigt. Der "aufenthaltsfreundlicher Raum Höhenweg" ist als Planungsanweisung 1c mit dem Koordinationsstand Vororientierung enthalten. Um eine Massnahme als Vororientierung in einem (Teil-) Richtplan aufzunehmen, muss die Abstimmung noch nicht zwingend erfolgt sein. Selbstverständlich werden die Beteiligten bei der Planung der Massnahmen dann frühestmöglich bei der Projekterarbeitung einbezogen. Im Objektblatt O1 Margarethenstrasse wird auf diese Abhängigkeiten hingewiesen.	1387
302	5.2 Freiräume inkl. Zielbild Freiräume		<p>Gerade in Quartieren mit einer hohen Nutzung und starken Verkehrsbelastung haben Freiräume einen grossen Einfluss auf die Wohnlichkeit. Darum begrüsst FVRB das Schaffen und Anbieten von möglichst vielen zentralen und dezentralen Freiräumen für den Fussverkehr. Diese Freiräume schaffen Ruhe- oder Begegnungsorte für verschiedene Nutzergruppen, die sich aktiv oder passiv aufhalten und die möglichen Funktionen nutzen können.</p> <p>Für den Fussverkehr wichtig ist eine gute und sichere Erreichbarkeit der Freiräume zu Fuss. Bei begrünten Strassenräumen ist darauf zu achten, dass mindestens 2 Personen bequem nebeneinander gehen können und dass im Bereich von Wurzeln die Beläge nicht zu Stolperfallen werden.</p> <p>Das Zielbild Freiräume wird von FVRB befürwortet.</p> <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	Zur Kenntnis genommen.	1426

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
303 5.3.1 Fussverkehr mit Teilzielbild		<p>Hindernisfreier Fussverkehr: Das kantonale und das städtische Fussnetzwerk umfassen die bedeutsamsten Verbindungen für den Fussverkehr in Alltag und Freizeit. Damit sich Menschen mit einer Behinderung frei im Gundeldingerquartier bewegen können, genügt es nicht, nur diese hindernisfrei zu gestalten. Das Ziel muss klar sein, dass das ganze Gundeldingerquartier hindernisfrei wird.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplanrelevant. Grundsätzlich werden Strassen und Wege mit Fussverkehr hindernisfrei gestaltet. Das Bau- und Planungsgesetz beinhaltet entsprechende Vorgaben.</p> <p style="text-align: right;">1765</p>
304 5.3.1 Fussverkehr mit Teilzielbild		<p>Auch müssen die Netzanbindungen für den Fussverkehr in Richtung Bachletten, Innenstadt, St. Alban und Münchenstein nicht nur geprüft, sondern realisiert werden.</p> <p><i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag. Der Koordinationsstand der "Zollbrücke" und der Fuss- und Velobrücke entspricht dem kantonalen Richtplan Anpassung Mobilität im Entwurf bzw. dem Teilrichtplan Velo.</p> <p style="text-align: right;">1791</p>
305 5.3.1 Fussverkehr mit Teilzielbild		<p>Kapitel 5.3.1 Fussverkehr mit Teilzielbild: Die Verbindung des kantonalen Fusswegenetzes vom Meret-Oppenheim-Platz richtet sich nicht nur zur Markthalle, sondern gemäss BVD Mobilität zumindest mit gleichem Anteil zum Centralbahnplatz. Die im Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB vertretenen Achsen durch Markthalle und Küchengasse fehlen.</p> <p><i>Eingabe von: SBB</i></p>	<p>Teilweise Berücksichtigt: Die Weiterführung des kantonalen Fusswegenetzes nördlich der Gleisfeldquerung West Richtung Centralbahnplatz wird im Teilzielbild Fussverkehr und im Zielbild Mobilität ergänzt. Die Markthalle und Küchengasse liegen ausserhalb des Perimeters.</p> <p style="text-align: right;">1388</p>
306 5.3.1 Fussverkehr mit Teilzielbild		<p>Im Textteil sind aus der Sicht von FVRB die wichtigsten Anforderungen an ein bedürfnisgerechtes Fusswegnetz aufgeführt. Entscheidend sind sichere Trottoir- und Platzbereiche, Querungsstellen und Verkehrsknoten. Gerade betagte Personen sind umwegempfindlich. Zum Teilzielbild Fussverkehr hat FVRB folgende Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Der Knoten Viertelkreis ist auch als Verkehrsknoten aufzuführen. -Ob die Querbarkeit in der Gundeldingerstrasse (West und Mitte), in der Dornacherstrasse Ost und in der Münchensteinerstrasse auf der ganzen eingezeichneten Länge gewährleistet werden muss ist für FVRB nicht nachvollziehbar. Je nach Ausprägung der Strassen genügen u.E. sichere punktuelle Querungsstellen. <p><i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die Umgestaltung des Viertelkreises ist bereits für 2019 vorgesehen. Mit Inkrafttreten des Stadtteilrichtplans wird der Knoten bereits im Bau sein und gilt als Ausgangslage. Da zum jetzigen Zeitpunkt unklar ist, wo genau die Querungen umgesetzt werden können, wurden im Stadtteilrichtplan Abschnitte, welche zusätzlichen Bedarf bzw. Optimierungsbedarf haben, eingetragen. Die Umsetzung erfolgt punktuell.</p> <p style="text-align: right;">1427</p>
307 5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild		<p>Neubau Nautentor: Der Neubau Nautentor bietet die Chance die Kreuzung (Postpassage, Peter Merian-Weg, Peter Merian-Strasse) neu zu gestalten und zu entflechten. Der Fahrrad- und Fussgängerverkehr auf der Achse Postpassage, Peter Merian-Weg soll neu durch eine Unterführung, unter der Peter Merian-Strasse verlaufen. Zusätzlich sollen in beide Richtungen Auffahrten bzw. Treppen auf die Peter</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Massnahmen auf der Peter Merian-Brücke für die Querung des Velo- und Fussverkehrs sind bereits vorhanden. Entspannung der Situation wäre nur mittels Brückenneubau oder einer Unterführung möglich, was weder spruchreif noch in Planung ist.</p> <p>Mit dem Bebauungsplan zum Projekt Nautentor (städtebauliche</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		Merian-Strasse führen (siehe auch Objektblatt 6). 2.5.5 Nauentor: Zudem unterstützen wir die Absicht, mit dem Ersatzneubau die Verkehrssituation (Postpassage, Peter Merian-Weg/-Strasse) für den Fuss- und Veloverkehr neu zu gestalten und vom MIV zu entflechten. Aktuell kommt es an jener Kreuzung gehäuft zu Konfliktsituationen zwischen dem Fussgänger-, Velo- und MI-Verkehr. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Entwicklung auf dem Gelände des Postgebäudes) sollen die Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs an die Querung soweit berücksichtigt werden, damit mit einem späteren Brückenneubau die Situation entschärft werden kann. 1766
308	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild	Gundeli-Passerelle: Die Fussgängerbrücke Gundeli-Passerelle ist sanierungsbedürftig. Im Rahmen der Erhaltungsplanung soll die Passerelle dringend hindernisfrei gestaltet werden. Zudem soll die Passerelle neu auch für den Veloverkehr nutzbar sein. Dadurch wird die Barrierefunktion des Gleisfeldes weiter verringert und eine neue attraktive Veloverbindung geschaffen. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Es gibt keine Fortsetzung für den Veloverkehr (Einbahnstrasse Lindenhofstr.). Im Netz wäre eine Verbindung über die Gundeli-Passerelle nicht sinnvoll anbindbar. Für den Veloverkehr sind alternative Querungen vorhanden. Der grosse Höhenunterschied wäre zudem baulich schwierig zu überwinden. Die Gundeli-Passerelle dient in erster Linie der ÖV-Haltestellenschliessung. 1792
309	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild: Die neue Velobasisroute von der Solothurner- sowie Hochstrasse zur Heumattstrasse tangiert das Projekt Nauentor, das Gleisfeld (vgl. Sachplan) und die denkmalgeschützten Gebäude und Perronhalle des Bahnhofs. Beim Projekt Nauentor ist keine Veloverbindung in Absprache mit dem Kanton vorgesehen. Diese Achse ist nicht umsetzbar und zu streichen. <i>Eingabe von: SBB</i>	Nicht berücksichtigt: Die Gleisfeldquerung Ost für den Veloverkehr ist im Teilrichtplan Velo behördenverbindlich verortet. Sie tangiert das Projekt Nauentor nicht, die Lage ist schematisch und soll als zukünftige Option offen gehalten werden. 1389
310	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild	Kapitel 5.3.2: Am Bahnhof Basel SBB werden drei Standorte für Velostationen ausgewiesen. Das ist klar zu begrüssen. Aus unserer Sicht braucht es aber auch kostenlose Angebote gemäss unserem Verständnis von Bike+Ride. Sofern das im Rahmen der Velostation (Mischnutzung) abgehandelt werden soll, ist das für uns in Ordnung. Kapitel 5.3.2 -Veloparkierung (Seite 60): «Für das Quartier sind im Bereich des Bahnhofs Basel SBB weitere Velostationen vorgesehen und an den ÖV-Umsteigehaltestellen Dreispitz (auch S-Bahn) und Heiligegeistkirche sollen Bike & Ride-Anlagen installiert werden. Velostationen sind Parkieranlagen in einem geschlossenen Raum, der Schutz vor Diebstahl, Witterung, Parkschäden, Vandalismus und Übergriffen bietet. Bike & Ride-Anlagen sind unbewachte, gedeckte und mit einem diebstahlsicheren Abstellsystem ausgestattete Abstellplätze.» <i>Eingabe von: SBB</i>	Zur Kenntnis genommen: Das Veloparkierungsangebot rund um den Bahnhof Basel SBB umfasst bereits heute und auch künftig kostenlose Angebote. Abstellplätze auf Allmend sind nicht richtplanrelevant. 1390
311	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild	Aus der Sicht Fussverkehr ist wichtig, dass der Veloverkehr nicht im Konflikt mit dem Fussverkehr geführt wird und Velo-PP nicht auf Fussverkehrsflächen zu liegen kommen.	Zur Kenntnis genommen: Die Führungsprinzipien sind im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege festgehalten.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
		<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>		1428
312	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild: Die neue Velobasisroute geführt vom Dreispitz zum Wolf hat eine andere Linienführung als der Brückenschlag aus dem Zielbild Nutzungen. Die Linienführungen sind so inkonsistent, ohne Rücksicht auf bestehende Nutzungen und anzupassen. (Objektblatt 08/Nördlicher Dreispitz: 8l und 8w siehe Bemerkungen zu den Teilzielbildern.) <i>Eingabe von: SBB</i>	Berücksichtigt: Der Pfeil im Zielbild Nutzungen wird angepasst.	1512
313	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild	5.3.2 Veloverkehr mit Teilzielbild: Die neue Velobasisroute beim Erdbeergraben schneidet die Gleisanlagen der Elsässerbahn. Dies widerspricht dem Rahmenplan der SBB zur langfristigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und auch einer allfälligen Einbindung des Herzstücks. <i>Eingabe von: SBB</i>	Zur Kenntnis genommen: Der Pfeil der "Zollibrücke" ist schematisch eingetragen. Die Massnahme ist mit dem Zoo sowie auf die Bahnplanungen im Knoten Basel abzustimmen (Planungsanweisung 1f).	1513
314	5.3.3 ÖV mit Teilzielbild	Tramanbindung Leimental: Die SP begrüsst den Verbleib einer direkten Tramanbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB. Die Verbindung ist nicht nur für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Leimentals wichtig, sondern hat auch als Schlaufe eine zentrale Bedeutung in der Tramnetzentwicklung. Zudem wird die Tramanbindung durch Bundesgelder unterstützt, welche bei einem Nicht-Bezug negative Folgen haben könnte. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen.	1767
315	5.3.3 ÖV mit Teilzielbild	Kapitel 5.3.3 ÖV mit Teilzielbild: Die neu verzeichnete ÖV Haltestelle auf der Margarethenbrücke ist in Funktion gegenüber der extra verzeichneten Haltestelle bei der Markthalle und in ihrer Bedeutung nicht nachvollziehbar. Es ist insbesondere nicht nachvollziehbar, warum diese Haltestelle grösser gezeichnet ist als der Centralbahnplatz. Wie soll diese Haltestelle diese Bedeutung erhalten, wenn die Priorisierung der dafür notwendigen Tramprojekte durch den Kanton ebenfalls dieser Haltestelle widerspricht. Kapitel 5.3.5 Zielbild Mobilität: Die Bemerkungen aus den vorherigen Teilzielbildern sind hier ebenfalls anzuwenden. <i>Eingabe von: SBB</i>	Berücksichtigt: Kartografisch sind neue Anlagen, bzw. der Handlungsbedarf oft grösser dargestellt. Um eine Falschinterpretation zu vermeiden, wird das Piktogramm im Teilzielbild ÖV und dem Zielbild Mobilität verkleinert.	1392
316	5.3.3 ÖV mit Teilzielbild	Zu Fuss Gehende sind auch ÖV-Kunden. Seitens Fussverkehr ist daher der Aspekt Sicherheit bei der Zugänglichkeit zu Haltestellen und die Wartebereiche an Haltestellen besondere Bedeutung beizumessen. <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Teilweise berücksichtigt: Textergänzung im Teilzielbild ÖV S.62: Die Haltestellen sind sicher und hindernisfrei erreichbar. Wartebereich nicht richtplanrelevant.	1429

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
317	5.3.4 MIV mit Teilzielbild		Um die Sicherheit für den Fussverkehr zu gewährleisten, sind genügend und sichere Querungsstellen zu schaffen und bei öffentlichen Parkings die Bedürfnisse des Fussverkehrs zu berücksichtigen (z.B. Bei Trottoirüberfahrten). <i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>	Zur Kenntnis genommen: Trottoirüberfahrten sind nicht richtplanrelevant. 1430
318	5.3.4 MIV mit Teilzielbild		Teilzielbild MIV: Die Strassenführung der Meret Oppenheim-Strasse im Bereich Nauentor und Solothurnerstrasse ist mit der dort vorhandenen rechtwinkligen Schikane nicht optimal. Mit dem Nauentor ergäbe sich hier die Chance einer neuen Strassenführung, die aber als Option hier nicht angedacht ist. <i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Die genaue Strassenführung ist nicht relevant für einen Teilrichtplan. 1541
319	5.4 Synthese (Gesamtkarte)		Gesamtkarte: Sehr viel Information auf einer Karte. Liegt in der Natur der Sache. Strassennamen oder Parzellengrenzen ergänzen zur besseren Orientierung? <i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i>	Teilweise berücksichtigt: Ein Teilrichtplan ist keine parzellenscharfe Planung, wie beispielsweise ein Nutzungsplan, weshalb auf die Anzeige der Parzellengrenzen verzichtet wird. Die wichtigsten Strassen sind in der Gesamtkarte in zurückhaltendem Grau beschriftet. Vor dem Druck wird der Kontrast der Beschriftung verbessert. 1646
320	5.4 Synthese (Gesamtkarte)		ÖV-Umsteigehaltestelle: Die in der Legende des Plans dargestellte «ÖV-Umsteigehaltestelle» (H mit zwei durchgezogenen Kreisen) hat im Plan selber keinen Eintrag. <i>Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz</i>	Zur Kenntnis genommen: Nach Rücksprache mit FSU kein Fehler. 1560
321	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	Als weitere Massnahme zur besseren Querbarkeit der Margarethenstrasse fordern wird die Einführung von Tempo 30. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Margarethenstrasse ist eine wichtige Verbindungsstrasse des Quartiers. Sie ist nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). 1798
322	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ 1b Festlegung	Planungsgrundsätze: Die Margarethenstrasse ist eine attraktive, verkehrsberuhigte und begrünte Strasse... <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Margarethenstrasse ist eine wichtige Verbindungsstrasse des Quartiers. Sie ist nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). 1706
323	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ 1b Festlegung	Planungsanweisungen: Das BVD sichert im Rahmen der Erhaltungsplanung ergänzende Baumpflanzungen an der	Nicht berücksichtigt: Im behördenverbindlichen Leitbild Strassenbäume ist diese Absicht gesichert. Ob, wie und zu welchem

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			Margarethenstrasse und gestaltet sie für den Fussverkehr durchlässiger.	Zeitpunkt Veränderungen bezüglich des vorhandenen Baumbestandes im Einzelnen erfolgen können, wird im Rahmen künftiger Erhaltungsplanungen geprüft.	
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1707	
324	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1e, 1f	Objektblatt O1 - Margarethenstrasse (Seite 76, rechte Spalte) – 1e, 1f + örtliche Festlegung 1e, 1f (Seite 77, linke Spalte): Bei der Planungsanweisung 1e, 1f beantragen wir im Text „...BVD strebt mittelfristig die Erstellung der Fuss- und Velobrücke über den Zoo...“, mittelfristig durch langfristig zu ersetzen. Solange die Linienführung des „Herzstücks“ nicht definitiv festgelegt ist, macht es keinen Sinn eine neue Brücke zu planen, die evtl. am falschen Ort zu stehen käme. Die beiden Projekte beeinflussen sich gegenseitig.	Nicht berücksichtigt: Der Planungsstand entspricht demjenigen des kantonalen Richtplans, Anpassung Mobilität (Entwurf). Die örtliche Festlegung Zollibrücke wurde mit betroffenen Akteuren bereits im Grundsatz diskutiert und für die nächsten Schritte stehen die relevanten Akteure fest. Selbstverständlich werden die Ergebnisse der Bahnplanungen betreffend Vierspurausbau und Herzstück abgewartet, bevor mit der Planung der "Zollibrücke" weitergefahren wird. Diese sollten kurzfristig vorliegen, d.h. eine mittelfristige Umsetzung ist denkbar (siehe Zeitangaben im Kapitel 6.3 Musterseite).
			<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1369	
325	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1e, 1f	Objektblatt O1 - Margarethenstrasse (Seite 76, rechte Spalte) – 1e, 1f + örtliche Festlegung 1e, 1f (Seite 77, linke Spalte): Solange die Linienführung des „Herzstücks“ nicht definitiv festgelegt ist, macht es keinen Sinn eine neue Brücke zu planen, die evtl. am falschen Ort zu stehen käme. Die beiden Projekte beeinflussen sich gegenseitig. Demzufolge kann auch noch keine „Festsetzung“ stattfinden. Es kann sich nur um eine „Vororientierung*“ handeln. Der Stadtteilrichtplan ist diesbezüglich anzupassen.	Nicht berücksichtigt: Der Planungsstand entspricht demjenigen des kantonalen Richtplans, Anpassung Mobilität (Entwurf). Die örtliche Festlegung Zollibrücke wurde mit betroffenen Akteuren bereits im Grundsatz diskutiert und für die nächsten Schritte stehen die relevanten Akteure fest. Selbstverständlich werden die Ergebnisse der Bahnplanungen betreffend Vierspurausbau und Herzstück abgewartet bevor mit der Planung der Zollibrücke weitergefahren wird. Diese sollten kurzfristig vorliegen, d.h. eine mittelfristige Umsetzung ist denkbar (siehe Zeitangaben im Kapitel 6.3 Musterseite).
			<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1370	
326	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1e, 1f	Objektblatt O1/Margarethenstrasse Örtliche Festlegung: 1e und 1f «Zollibrücke» ist aus den genannten Gründen zu den Teilzielbildern allein als Vororientierung zu setzen.	Nicht berücksichtigt: Der Planungsstand entspricht demjenigen des kantonalen Richtplans, Anpassung Mobilität (Entwurf). Die örtliche Festlegung "Zollibrücke" wurde mit betroffenen Akteuren bereits im Grundsatz diskutiert und für die nächsten Schritte stehen die relevanten Akteure fest. Selbstverständlich werden die Ergebnisse der Bahnplanungen betreffend Vierspurausbau und Herzstück abgewartet bevor mit der Planung der "Zollibrücke" weitergefahren wird. Diese sollten kurzfristig vorliegen, d.h. eine mittelfristige Umsetzung ist denkbar (siehe Zeitangaben im Kapitel 6.3 Musterseite).
			<i>Eingabe von: SBB</i>	1405	
327	6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/	1e,	Objektblatt O1 - Margarethenstrasse (Seite 76, rechte Spalte) - 1 e, 1f + Zur Kenntnis genommen.	

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
	Festlegung	1f	örtliche Festlegung 1e, 1f (Seite 77, linke Spalte): Wir begrüßen mit dem geplanten Bau einer Fuss- und Velobrücke über den Zoo einen zusätzlichen Zugang zum Quartier. <i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>	1416
328 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1f	7. Planungsanweisung: Mit der Schaffung einer zusätzlichen attraktiven und sicheren Veloroute zwischen Bachletten- und Gundeldingerquartier können Velofahrende in Zukunft diverse heikle Kreuzungen vermeiden (Dorenbachkreisel und Kreuzung Dorenbachviadukt/ Margarethenstich/ Gundeldingerstr. / Margarehenstr. resp. Kreuzung Viaduktstr./ Margarethenstr). Damit ist die Brücke über den Zoo nicht nur eine Massnahme zur Verbesserung der Anbindung des Gundeldinger-Quartiers, sondern trägt auch massgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs bei. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1799
329 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1g	Planungsanweisungen: Das BVD optimiert im Rahmen der Erhaltungsplanung des Verkehrsknotens... <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Berücksichtigt: Die Planungsanweisung 1g wird wie folgt angepasst: Das BVD optimiert prüft im Rahmen der Erhaltungsplanung oder bei Massnahmen an der Margarethenbrücke eine Optimierung des den Verkehrsknotens Margarethenstrasse/Güterstrasse und prüft die Aufwertung..... 1708
330 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1g	4. Planungsanweisung: Die verbesserte Querbarkeit und Knotenoptimierung für den Fuss- und Veloverkehr begrüßen wir sehr. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1769
331 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1h	Planungsanweisungen: Das BVD sichert im Rahmen der Erhaltungsplanung... <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Massnahmen vorhanden, weitere Optimierungen werden geprüft. 1709
332 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1h, 1i	6 Margarethenstrasse Die Kreuzungen Margarethenstrasse-Gundeldingerstrasse und Margarethenstrasse-Dornacherstrasse sollten fussgängerfreundlich gestaltet werden und eine sichere Überquerung für Kindergarten- und Schulkinder (und natürlich auch allen Anderen) ermöglichen. Besonders für Kinder, die den Kindergarten Margarethenparkhaus (oberhalb der Tennisplätze) besuchen, ist die Kreuzung unübersichtlich und gefährlich. Die Aufteilung in Auto-, Tram- und Busspur mit jeweils verschiedenen Ampeln ist verwirrend.	Zur Kenntnis genommen: Die Kreuzungen sind im Teilzielbild Fussverkehr und in der Gesamtkarte mit Handlungsbedarf ausgewiesen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1499
333 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1k	Planungsanweisungen: Das BVD schliesst den Quartierteil westlich der Margarethenstrasse... (Durchlässigkeit im Quartier: Veloverkehr) <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag. 1710
334 6.4 O1 Margarethenstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	11	Planungsanweisungen: Der Kanton Basel-Stadt sichert möglichst bald eine leistungsfähige ÖV-Direktanbindung... <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Abhängig vom Entscheid des Kantons Basel-Landschaft . Der Kanton Basel-Stadt kann sich zum jetzigen Zeitpunkt lediglich dafür einsetzen. 1711
335 6.5 O2 Margarethenpark	Angestrebte Entwicklung		02 Margarethenpark: Die Temporeduktion soll nicht nur abschnittsweise erfolgen. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Prüfauftrag ist für die gesamte Strasse vorhanden. Umsetzung ist aber abhängig von Rechtskonformität und ÖV-Verträglichkeit. Es ist möglich, dass eine Temporeduktion nur im Umfeld von Schulstandorten umgesetzt werden kann. Mit der Motion Wanner besteht der Auftrag eine Vorlage für die Einführung von Tempo 30 rund um Schulhäuser und Kindergärten dem Grossen Rat einzureichen. Damit sollen die Schutzbedürfnisse ausreichend berücksichtigt werden. 1628
336 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2a	1. Planungsanweisung: Der Margarethenpark verfügt als grösster Park im Quartier über zwei attraktive Spielplätze. Leider fehlt im Park eine saisonale Gastronomie, welche die kulinarischen Bedürfnisse der Besuchenden versorgt /vgl. Anzug 14.5529. Dieser Mangel ist in die Ausgangslage aufzunehmen und in der angestrebten Entwicklung eine entsprechende Massnahme zu ergänzen. Bei der gestalterischen und funktionalen Weiterentwicklung des Margarethenparks gilt es auch die Kunsteisbahn Margarethen mit einzubeziehen. Sie bildet mit der Kunsteisbahn im Winter und der Sommer-Kunsti im Sommer einen wertvollen Treffpunkt für Familien und Kinder, welcher erhalten und weiter ausgebaut werden soll. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Der Margarethenpark ist eine 200 Jahre alte historische Parkanlage. Die 1823 erstellte Gartenanlage ist ein bemerkenswertes Beispiel eines Landschaftsgartens, für den deshalb ein Parkpflegewerk erstellt wurde. Im Zusammenhang mit der Gesamtaufwertung des Margarethenparks / Umsetzung Parkpflegewerk soll das Garderobengebäude abgebrochen werden, sobald die Kunsteisbahn Margarethen saniert werden kann. Darin befinden sich heute eine öffentliche Toilette sowie Materialräume der Stadtgärtnerei. Zukünftig sollen die öffentliche Toilette sowie die Materialräume der Stadtgärtnerei in die Räume der Kunsteisbahn integriert werden. An der Stelle des Garderobengebäudes soll ein terrassierter Stadtgarten mit Liegeflächen und Pergola entstehen, um die ursprüngliche Grosszügigkeit der Parkanlage wieder herzustellen. Kurzfristig kann ein mobiles Angebot im Sinne eines Cafés oder einer Buvette im Bereich des nordwestlichen Spielplatzes aufgestellt werden. Das Aufstellen eines festen Grills ist nicht möglich. In der Planungsanweisung 2a wird festgehalten, dass bei der Parksanierung Synergien mit der Sanierung der Kunsteisbahn gesucht werden. 1770

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
337 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2a	5 Margarethenpark: Bei einer Neugestaltung des Margarethenparks würden wir uns ein Café oder eine Buvette wünschen. Die Infrastruktur des Parks sollte verbessert werden (Toiletten, feste Grillstellen, evtl. Schwenkgrill?). Es soll geprüft werden, ob die vorhandenen Garderobenräume umgenutzt und der Bevölkerung zugänglich gemacht werden können (z.B. als Aufenthaltsräume, die für private Feiern gemietet werden können). Als Vorbild könnte der Igelsaal im Kannenfeldpark dienen. (https://www.nqv-kannenfeld.com/pages/igelsaal.php).	Zur Kenntnis genommen: Der Margarethenpark ist eine 200 Jahre alte historische Parkanlage. Die 1823 erstellte Gartenanlage ist ein bemerkenswertes Beispiel eines Landschaftsgartens, für den deshalb ein Parkpflegewerk erstellt wurde. Im Zusammenhang mit der Gesamtaufwertung des Margarethenparks / Umsetzung Parkpflegewerk soll das nachträglich erstellte Garderobengebäude abgebrochen werden, sobald die Kunsteisbahn Margarethen saniert werden kann. Darin befinden sich heute eine öffentliche Toilette sowie Materialräume der Stadtgärtnerei. Zukünftig sollen die öffentliche Toilette sowie Materialräume der Stadtgärtnerei in die Räume der Kunsteisbahn integriert werden. An der Stelle des Garderobengebäudes soll ein terrassierter Stadtgarten mit Liegeflächen und Pergola entstehen, um die ursprüngliche Grosszügigkeit der Parkanlage wieder herzustellen. Kurzfristig kann ein mobiles Angebot im Sinne eines Cafés oder einer Buvette im Bereich des nordwestlichen Spielplatzes aufgestellt werden. Das Aufstellen eines festen Grills ist nicht möglich.
			<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1483
338 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2b	Planungsanweisungen: Das BVD verbessert im Rahmen der Gesamtanierung...	Berücksichtigt: Anpassung Planungsanweisung 2b: <i>Das BVD (Stadtgärtnerei ff) prüft und verbessert im Rahmen der Gesamtanierung...</i>
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1713
339 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2c	Planungsgrundsätze: Die negativen Einflüsse des Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft) an der Gundeldingerstrasse sind deutlich zu reduzieren .	Nicht berücksichtigt: Der Planungsgrundsatz umschreibt den Zielzustand, darum wird das Wort "reduziert" benutzt. Das Ausmass der Reduzierung kann heute noch nicht eingeschätzt werden.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1712
340 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2c	Planungsanweisungen: Das BVD führt Tempo 30 in der Gundeldingerstrasse ein... Wegen des besonderen Schutzbedürfnisses von Schulkindern werden die Bereiche von Schulhäusern, Kindergärten und Freizeitanlagen auf Tempo 20 reduziert.	Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag für die Einführung von Tempo 30. Die Gundeldingerstrasse ist eine wichtige übergeordnete Strasse im Quartier und dient der Kanalisierung des Verkehrs. Mit Tempo 20 würde dieser Effekt verloren gehen. Deswegen beschränken sich Begegnungszonen auf Erschliessungsstrassen. Mit der Motion Wanner besteht der Auftrag eine Vorlage für die Einführung von Tempo 30 rund um Schulhäuser und Kindergärten dem Grosse Rat einzureichen. Damit sollen die Schutzbedürfnisse ausreichend berücksichtigt werden.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1715
341 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2c	3. Planungsanweisung: Die Einführung von Tempo 30 auf der	Zur Kenntnis genommen: Für die Gundeldingerstrasse liegt ein

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
	Festlegung		Gundeldingerstrasse begrüssen wir ausdrücklich. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Prüfauftrag vor.	1800
342 6.5 O2 Margarethenpark	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2d	Planungsanweisungen: Das BVD gestaltet im Rahmen der Erhaltungsplanung die Gundeldingerstrasse für den Fussverkehr durchlässiger... <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag.	1714
343 6.6 O3 Gundeldingerstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	2c	1. Planungsanweisung: Die Einführung von Tempo 30 auf der Gundeldingerstrasse zur Erhöhung der Durchlässigkeit begrüssen wir ausdrücklich. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Für die Gundeldingerstrasse liegt ein Prüfauftrag vor.	1771
344 6.6 O3 Gundeldingerstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	3a	3. Planungsanweisung: Die Ausweitung der Öffnungszeiten des Pausenhofs der Brunnmatt, entspricht der definierten Stossrichtung Freiräume (4.2). Es ist aber unverständlich, warum in der Planungsanweisung nur eine mittelfristige Prüfung festgehalten wird. In der Ausgangssituation Freiräume (3.3) wurde erwähnt, dass das ED die entsprechenden Studien zur Nutzung von Pausenplätzen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, schon durchgeführt hat. Um die Versorgung der Bevölkerung mit Freiflächen zu verbessern, sind entsprechenden Mittel umgehend zu beantragen, damit die erweiterte Nutzung von Pausenplätzen umgesetzt werden kann. Die Planungsanweisung muss verbindlich und kurzfristig umgesetzt werden. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Prüfung zur Ausweitung von Öffnungszeiten von Pausenhöfen erfolgt in der Regel auf Anfrage der jeweiligen Schule und des Quartiers. Mit einer solchen Anfrage können die Verantwortlichen bereits zum heutigen Zeitpunkt an das Erziehungsdepartement gelangen, unabhängig vom Zeithorizont, welcher im Stadtteilrichtplan als Rahmen für alle Quartier-Pausenhöfe definiert ist. Bei der bereits durchgeführten Studie zur Nutzung von Pausenplätzen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, ging es um eine grundsätzliche Abklärung zur Machbarkeit. Die spezifischen Rahmenbedingungen müssen jeweils pro Standort evaluiert werden. Im Sommer 2019 beispielsweise werden die Öffnungszeiten des Pausenhofs des Thiersteiner Schulhauses versuchsweise ausgeweitet.	1802
345 6.6 O3 Gundeldingerstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	3b	4. Planungsanweisung: Die Unterversorgung der Bevölkerung mit Grünflächen im Gundeldingerquartier wurde in der Ausgangssituation Freiräume (3.3) ausreichend belegt. Unter diesen Umständen ist es nicht nachvollziehbar, warum die Entwicklung des Areals (Freiraum Schulhaus Brunnmatt, Euer Werkhof und Thomas Platter-Haus) erst langfristig entwickelt werden soll. Die Planungsanweisung muss zwingend verbindlicher formuliert und mittelfristig umgesetzt werden, damit eine zeitnahe Verbesserung der Freiraumversorgung der Gundeldingerbevölkerung gewährleistet werden kann. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Auf dem Gelände des Brunmattschulhauses befindet sich angrenzend an den Werkhof und das Thomas Platter-Haus ein Schulhausprovisorium, das noch nicht so schnell zurückgebaut werden kann. Solange ruht eine konkrete Planung. Ausserdem hat sich auf dem Gelände von "Euer Werkhof" eine Zwischennutzung etabliert, so dass bis zu einem gewissen Mass dort schon ein öffentlicher Freiraum entstanden ist.	1803
346 6.6 O3 Gundeldingerstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	3b	Zitat aus dem Objektblatt 03: " Die Freiräume des Schulhauses Brunnmatt und Euer Werkhof/Thomas Platter-Haus werden als	Zur Kenntnis genommen: Dies wird bei der Planung der Grünfläche berücksichtigt. Der Zeithorizont ist gemäss Stadtteilrichtplan als	

Thema / Objektblatt	Betrefi	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
	Festlegung		und zwar für die ganze Wolfschlucht-Promenade.	Rat den Anzug Otto Schmid stehen gelassen hat, soll auf der Wolfschlucht-Promenade im Abschnitt Bruderholzweg bis Rehhagstrasse das Velofahren für motorlose Velos bergwärts ohne jegliche bauliche Anpassungen vorübergehend eingerichtet werden (siehe auch Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Konsorten betreffend Öffnung der Wolfschlucht für Velos vom 17.10.2018 und Beschlussprotokoll vom 20.12.2018). Längerfristig ist der Abschnitt Bruderholzweg bis Wolfschluchtweglein als Basisroute vorgesehen, von dort Anschluss an die Basisroute Lerchenstrasse.
			<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	1532
352	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	04 Dornacherstrasse: Planungsgrundsätze: Querstrassen sind verkehrsberuhigt und grün zu gestalten.	Nicht berücksichtigt: Viele Strassen im Gundeldingenquartier sind bereits verkehrsberuhigt. Die zusätzliche Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). In kleinen Querstrassen sind Vorgärten oft die einzige Begrünungsmöglichkeit. Für Bäume reicht der Platz (ober- und vor allem unterirdisch aufgrund von Werkleitungen) nicht aus.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1716
353	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	04 Dornacherstrasse: Planungsanweisungen: Das BVD prüft weitere Baumpflanzungen in Querstrassen und die generelle Einführung von Tempo 20.	Nicht berücksichtigt: Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. In kleinen Querstrassen sind Vorgärten oft die einzige Begrünungsmöglichkeit. Für Bäume reicht der Platz (ober- und vor allem unterirdisch aufgrund von Werkleitungen) nicht aus.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1719
354	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ 4b Festlegung	2. Planungsanweisung: Die Prüfung der Optimierung der Zugänge bei der Neugestaltung des Winkelriedplatzes ist zu unverbindlich formuliert. Das BVD soll, entsprechend der definierten Stossrichtung F4, dazu verpflichtet werden eine Verbesserung der Zugänge zum Winkelriedplatz anzustreben.	Berücksichtigt: Planungsanweisung 4b wird wie folgt angepasst: <i>Das BVD (Stadtgärtnerei ff) realisiert bis 2021 die Neugestaltung des Winkelriedplatzes und optimiert prüft in diesem Rahmen die Optimierung von Anzahl, Lage und Gestaltung der Zugänge zum Platz. ...</i>
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1805
355	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ 4c Festlegung	4. Planungsanweisung: In der Ausgangssituation Freiräume (3.3) wurde erwähnt, dass das ED die entsprechenden Studien zur Nutzung von Pausenplätzen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, schon durchgeführt hat. Es ist deshalb unverständlich, warum diese Massnahme erst mittelfristig umgesetzt werden soll. Mit einem entsprechenden Ratschlag können die finanziellen Mittel vom Grossen Rat bewilligt werden, damit das Projekt	Nicht berücksichtigt: Die Prüfung zur Ausweitung von Öffnungszeiten von Pausenhöfen erfolgt in der Regel auf Anfrage der jeweiligen Schule und des Quartiers. Mit einer solchen Anfrage können die Verantwortlichen bereits zum heutigen Zeitpunkt an das Erziehungsdepartement gelangen, unabhängig vom Zeithorizont, welcher im Stadtteilrichtplan als Rahmen für alle Quartier-Pausenhöfe definiert ist. Bei der bereits durchgeführten Studie zur

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			kurzfristig umgesetzt werden kann.	Nutzung von Pausenplätzen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, ging es um eine grundsätzliche Abklärung zur Machbarkeit. Die spezifischen Rahmenbedingungen müssen jeweils pro Standort evaluiert werden. Im Sommer 2019 beispielsweise werden die Öffnungszeiten des Pausenhofs des Thiersteiner Schulhauses versuchsweise ausgeweitet.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1806
356	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ 4c Festlegung	2 Pausenplatz des Gundeldingerschulhaus: Wir stehen einer Öffnung des Pausenplatzes des Gundeldingerschulhaus positiv gegenüber. Allerdings ist der Schulhausplatz momentan nicht sehr attraktiv. So fehlen Spielgeräte wie z.B. ein Kletterturm. Grund dafür ist einerseits der vorhandene Denkmalschutz, andererseits auch Einschränkungen durch die Stadtgärtnerei (geschützte Bäume in deren Bereich aufgrund des Wurzelwachstums keine baulichen Massnahmen erfolgen dürfen).	Zur Kenntnis genommen: Anliegen zur Verbesserung der Pausenhofgestaltung bitte bei der Schulleitung deponieren.
			<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1480
357	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ 4c Festlegung	2 Pausenplatz des Gundeldingerschulhaus: Wir möchten gerne dem Richtplan hinzufügen, dass versucht werden soll, den angrenzenden Sportplatz der benachbarten Überbauung zu kaufen/zu pachten. Dies würde eine Vergrösserung des Spielbereichs ermöglichen. Momentan kann die Schule den Platz jeden Morgen für ca. 30 Minuten nutzen.	Zur Kenntnis genommen: Nicht relevant für den Stadtteilrichtplan. Anliegen bitte direkt bei der Schulleitung anbringen.
			<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1497
358	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ 4d Festlegung	04 Dornacherstrasse: Planungsanweisungen: Das BVD sichert im Rahmen der Erhaltungsplanung Baumpflanzungen in der Solothurnerstrasse.	Nicht berücksichtigt: Im behördenverbindlichen Leitbild Strassenbäume sind hier Baumreihen als geplant verankert. Wie die Umsetzung dieser Baumpflanzungen im Einzelnen erfolgen kann, wird im Rahmen der Erhaltungsplanung geprüft. Da diese Planungen unter Umständen erst in einem langen Zeitraum erfolgen werden und wir die dann geltenden Rahmenbedingungen nicht kennen, wird bewusst noch nicht von sichern gesprochen.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1718
359	6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ 4e Festlegung	3 Sempacherstrasse: Die Sempacherstrasse soll zwischen Gundeldinger- und Dornacherstrasse aufgrund der anliegenden Schule und des Winkelriedplatzes zu einer Begegnungszone mit Tempo 20 umgestaltet werden. Dabei soll besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, den Schulweg sowohl für Fussgänger als auch für fahrradfahrende Kinder sicherer zu gestalten. Im Hinblick auf die angestrebte erweiterte Öffnung des Pausenplatzes soll eine sichere Querung Winkelriedplatz-Gundeldingerschulhaus realisiert werden.	Nicht berücksichtigt: Begegnungszonen im Quartier werden wie in der Gesamtstadt im Normalfall auf Anfrage aus der Bevölkerung und im Ausnahmefall im Rahmen von Planungsvorhaben des Kantons eingerichtet. Die Bevölkerung müsste einen Antrag für die Sempacherstrasse stellen. Die Schulwege müssen sicher sein. Dazu führt das JSD Analysen zur Schulwegsicherheit durch und sofern notwendig werden Massnahmen ergriffen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			<i>Eingabe von: Elternrat Margarethen</i>	1481
360 6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	4l	04 Dornacherstrasse: Planungsgrundsätze: Die Dornacherstrasse verbindet... Die negativen Einflüsse des Verkehrs (Sicherheit, Lärm, Luft) an der Dornacherstrasse sind deutlich zu reduzieren .	Nicht berücksichtigt: Der Planungsgrundsatz sieht den Zielzustand vor (=reduziert). Eine Änderung ihn zu reduzieren, wäre eine Abschwächung. Das Ausmass der Reduzierung kann heute noch nicht eingeschätzt werden.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1630
361 6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	4n	04 Dornacherstrasse: Planungsanweisungen: Das BVD führt Tempo 30 in der Dornacherstrasse ein...	Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag für die Einführung von Tempo 30.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1717
362 6.7 04 Dornacherstrasse West	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	4n	1. Planungsanweisung: Die Einführung von Tempo 30 auf der Dornacherstrasse im Zusammenhang mit der gesetzlich erforderlichen Lärmsanierung begrüssen wir ausdrücklich.	Zur Kenntnis genommen: Für die Dornacherstrasse liegt ein Prüfauftrag vor.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1772
363 6.7 04 Dornacherstrasse West	Wechselwirkung mit weiteren Objektblättern	4m	7. Planungsanweisung: Die zügige Umsetzung der Aufhebung des Einbahnregimes für den Veloverkehr in der Solothurnerstrasse begrüssen wir sehr.	Zur Kenntnis genommen.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1807
364 6.8 05 Dornacherstrasse Mitte	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung		05 Dornacherstrasse Mitte: Planungsweisungen: Querstrassen sind verkehrsberuhigt und grün zu gestalten.	Nicht berücksichtigt: Viele Strassen im Gundeldingenquartier sind bereits verkehrsberuhigt. Die zusätzliche Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). In kleinen Querstrassen sind Vorgärten oft die einzige Begrünungsmöglichkeit. Für Bäume reicht der Platz (ober- und vor allem unterirdisch aufgrund von Werkleitungen) nicht aus.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1631
365 6.8 05 Dornacherstrasse Mitte	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	4n	1. Planungsanweisung: Die Einführung von Tempo 30 auf der Dornacherstrasse zur Erhöhung der Durchlässigkeit begrüssen wir ausdrücklich.	Zur Kenntnis genommen: Für die Dornacherstrasse liegt ein Prüfauftrag vor.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1773
366 6.8 05 Dornacherstrasse Mitte	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	5a	3. Planungsanweisung: In der Ausgangssituation Freiräume (3.3) wurde erwähnt, dass das ED die entsprechenden Studien zur Nutzung von Pausenplätzen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, schon durchgeführt hat. Es ist deshalb	Nicht berücksichtigt: Die Prüfung zur Ausweitung von Öffnungszeiten von Pausenhöfen erfolgt in der Regel auf Anfrage der jeweiligen Schule und des Quartiers. Mit einer solchen Anfrage können die Verantwortlichen bereits zum heutigen Zeitpunkt an das

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			unverständlich warum, diese Massnahme erst mittelfristig umgesetzt werden soll. Mit einem entsprechenden Ratschlag können die finanziellen Mittel vom Grossen Rat bewilligt werden, damit das Projekt kurzfristig umgesetzt werden kann.	Erziehungsdepartement gelangen, unabhängig vom Zeithorizont, welcher im Stadtteilrichtplan als Rahmen für alle Quartier-Pausenhöfe definiert ist. Bei der bereits durchgeführten Studie zur Nutzung von Pausenplätzen als Freiräume, inklusive einer Abschätzung der finanziellen Auswirkungen, ging es um eine grundsätzliche Abklärung zur Machbarkeit. Die spezifischen Rahmenbedingungen müssen jeweils pro Standort evaluiert werden. Im Sommer 2019 beispielsweise werden die Öffnungszeiten des Pausenhofs des Thiersteiner Schulhauses versuchsweise ausgeweitet.	
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1808	
367	6.8 O5 Dornacherstrasse Mitte	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	5c- 5e	4. Planungsanweisung: Das Prüfen des BVD von Möglichkeiten, die Bärschwilerstrasse, die Liesbergerstrasse, sowie die Achilles Bischoff-Strasse im Rahmen der Erhaltungsarbeiten aufenthaltsfreundlicher zu gestalten, ist zu unverbindlich. Das BVD muss sich aktiv dafür einsetzen, dass die Aufenthaltsqualität gesteigert wird.	Nicht berücksichtigt: Ob und wie und zu welchem Zeitpunkt die Umsetzung im Einzelnen erfolgen kann, wird im Rahmen künftiger Erhaltungsplanungen geprüft. Zur Zeit gibt es keinen konkreten Projektauftrag.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1813	
368	6.8 O5 Dornacherstrasse Mitte	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	5o	5. Planungsanweisung: Die Prüfung geeigneter Velomassnahmen, um die Pendlerroute in der Thiersteinallee velofreundlicher zu gestalten, sollen durch das BVD nicht nur geprüft werden. Laut der Stossrichtung (M7) hat sich der Kanton selbst verpflichtet, sichere und nutzergerechte Velorouten in Gundeldingerquartier zu schaffen. Entsprechend muss das BVD eine solche Entwicklung auch anstreben.	Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt besteht lediglich ein Prüfauftrag.
			<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1810	
369	6.9 O6 Bhf SBB			Die Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr ist zu ergänzen.	Teilweise berücksichtigt: Die Berücksichtigung der Konzepte und Sachpläne des Bundes erfolgt im kantonalen Richtplan. Dieser wird vom Stadtteilrichtplan berücksichtigt. Kapitel 2.4.1 wird wie folgt ergänzt: <i>Der kantonale Richtplan beinhaltet im Perimeter folgende örtliche Festlegungen (Stand Anpassung Mobilität im Entwurf):</i> S1.5 Siedlungsfreiraum, örtliche Festlegung a1) Gundeldingen (Vorzugsgebiet zur Verbesserung der Freiraumversorgung) S2.1 Schwerpunkte Arbeiten, örtliche Festlegung e) Dreispitz (südlicher Teil) S2.2 Schwerpunkte Arbeiten und Wohnen, örtliche Festlegung a) Dreispitz (nördlicher Teil) M1.1 Eisenbahn, örtliche Festlegungen a) 1. Etappe Erhöhung Leistungsfähigkeit Knoten Basel SBB (Gleis- und Publikumsanlagen), h) Neubaustrecke Bahnhof Basel SBB - Basel St. Johann - Basel Bad Bf. (Herzstück Basel), i) Strecke Bahnhof Basel SBB - St. Johann

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
				inkl. Westkopf Bahnhof Basel SBB: Ausbau auf 4 Gleise in Abstimmung mit dem Herzstück M1.3 Car-Terminal, örtliche Festlegungen a) Car-Terminal Meret Oppenheim-Strasse, b) Car-Terminal Erdbeergraben M2.1 Nationalstrassen, örtliche Festlegung c) ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof Basel SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel) M2.2 Kantonsstrassen, örtliche Festlegung c) Verkehrsentlastung/-beruhigung Gundeldingen
			Eingabe von: SBB	1507
370	6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ 6d Festlegung	O6 Bahnhof SBB: Planungsanweisungen: Das BVD sichert weitere Baumpflanzungen entlang der Meret Oppenheim-Strasse.	Nicht berücksichtigt: Ob und wie und zu welchem Zeitpunkt die Umsetzung dieser Baumpflanzungen im Einzelnen erfolgen kann, wird im Rahmen künftiger Erhaltungsplanungen geprüft. Zurzeit gibt es keinen konkreten Projektauftrag.
			Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt	1632
371	6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ 6e Festlegung	O6 Bahnhof SBB: Planungsanweisungen: Vorgaben für Transformationsareal Nautentor: Ökologisch vorbildlicher Bau möglichst mit Dach- und Fassadenbegrünung	Zur Kenntnis genommen: Die Begrünung von Flachdächern ist gemäss Bau- und Planungsgesetz Pflicht. Weitergehende ökologische Massnahmen werden im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens im Anschluss an den Bebauungsplan als Ausgleichsmassnahmen aufgezeigt werden müssen. Dies erfolgt im Besonderen im Zusammenhang mit der Vorgabe, wonach das Gebäude selbst Strom für den Eigengebrauch erzeugen muss.
			Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt	1720
372	6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ 6f Festlegung	Zu den Örtlichen Festlegungen: Gemäss den Bemerkungen zu den Teilzielbildern ist 6f auf Vororientierung zu ändern.	Berücksichtigt: Koordinationsstand der örtlichen Festlegung 6f ändern: 6f Ankunftsort Nautentor Zwischenergebnis Vororientierung
			Eingabe von: SBB	1508
373	6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ 6g, 6n Festlegung	Zu den örtlichen Festlegungen: 6g und 6n zu löschen und erst nach Abschluss des Entwicklungskonzeptes und Abstimmung mit SBB auf Basis einer konsistenten Planung zu prüfen	Nicht berücksichtigt: Mit dem Entscheid, dass neben der Personenunterführung West auch ein vollwertiger Gleiszugang bei der Margarethenbrücke erforderlich ist, wird der Ort bei der Margarethenbrücke aufgrund der neuen Personenströme zu einem weiteren Ankunftsort (örtliche Festlegung 6g). Mit der örtlichen Festlegung 6n wird das Ziel verfolgt, einen attraktiven Umsteigeknoten Tram/Bus mit Bahn und eine verbesserte intermodale Schnittstelle zwischen ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Diese Absicht ist unbestritten. Die Verortung der Symbole für den Ankunftsort und der Haltestelle auf der Gesamtkarte ist nicht exakt.
			Eingabe von: SBB	1509

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
374 6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	6j	13. Planungsanweisung: Die Verbesserung der Querungssituation für den Veloverkehr kann auch durch einen Ausbau der Gundeli-Passerelle erreicht werden. Diese Massnahme ist mit den Erhaltungsarbeiten der Gundeli-Passerelle zu koordinieren und mittelfristig umzusetzen.	Nicht berücksichtigt: Es gibt keine Fortsetzung für den Veloverkehr (Einbahnstrasse Lindenhofstr.). Im Netz ist die Verbindung über die Gundeli-Passerelle nicht sinnvoll anbindbar. Für den Veloverkehr sind alternative Querungen vorhanden. Der grosse Höhenunterschied wäre zudem baulich schwierig zu überwinden. Die Gundeli-Passerelle dient in erster Linie der ÖV-Haltestellenerschliessung.
<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>				1775
375 6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	6p	7. Planungsgrundsatz: Der Ausbau der Margarethenbrücke zu einem Platz als neuen Zugang zu den Gleisen ist zu begrüssen. Der Platz soll darüber hinaus aber auch als attraktiver Freiraum mit einem hohen Grünanteil gestaltet werden, um der unterdurchschnittlichen Versorgung mit Freiräumen entgegen zu wirken.	Nicht berücksichtigt: Durch die Ausweitung der Margarethenbrücke ist ein vollwertiger Perronzugang geplant. Zudem übernimmt der Ort in Zukunft die Funktion als attraktiver Umsteigeknoten Tram/Bus mit Bahn und als verbesserte intermodale Schnittstelle zwischen ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr. Folglich sind genügend Bewegungsflächen für die Personenströme freizuhalten. Da es sich um eine Brücke handelt, sind Pflanzungen nicht sinnvoll.
<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>				1774
376 6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	6q	Zu den Örtlichen Festlegungen: 6q zu löschen und erst nach Abstimmung mit SBB auf Basis einer konsistenten Planung zu prüfen.	Nicht berücksichtigt: Die Gleisfeldquerung Ost für den Veloverkehr ist im Teilrichtplan Velo behördenverbindlich verortet. Eine Abstimmung mit SBB ist zwingend notwendig. Eine Umsetzung wird erst langfristig möglich sein, da verschiedene Fragen der Bahnhofsentwicklung geklärt werden müssen. Die Lage ist schematisch und soll als zukünftige Option offen gehalten werden.
<i>Eingabe von: SBB</i>				1510
377 6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	6q, 6r	6q und 6r gut, aber unzureichend. Querung Nauenstrasse fehlt.	Zur Kenntnis genommen: Die Planungsanweisung zur zusätzlichen Fuss- und Veloverbindung zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke wurde für die zwei Verkehrsmittel gesplittet. Die zusätzliche Fussverbindung wird mit der Transformation des Nautentors realisiert. Daher ist die örtliche Festlegung <i>6r Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB</i> bereits als Festsetzung aufgeführt. Die Anbindung für den Fussverkehr erfolgt an die Gartenstrasse. Es ist unbestritten, dass es auch für den Veloverkehr einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke bedarf. Diese ist auch im Teilrichtplan Velo mit Anbindung an die Heumattstrasse enthalten. Da zum heutigen Zeitpunkt aber unklar ist, wann und in welcher Form die Querung realisiert werden kann, wird die Massnahme separat aufgeführt (örtliche Festlegung 6q).
<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>				1533

Thema / Objektblatt	Betrefi	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
378 6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	6q, 6r	Örtliche Festlegungen: In den Festlegungen 6q und 6r werden zwei verschiedene Koordinationsstände angegeben (Vororientierung und Festsetzung); will man aber eine neue Passerelle bauen, kann dies ja wohl nur gleichzeitig passieren und entsprechend müssen sich die Koordinationsstände entsprechen.	Nicht berücksichtigt: Die Planungsanweisung zur zusätzlichen Fuss- und Veloverbindung zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke wurde für die zwei Verkehrsmittel gesplittet. Die zusätzliche Fussverbindung wird mit der Transformation des Nautentors realisiert. Daher ist die Massnahme <i>6r Gleisfeldquerung Ost für Fussverkehr am Bahnhof Basel SBB</i> bereits als Festsetzung aufgeführt. Die Anbindung für den Fussverkehr erfolgt an die Gartenstrasse. Es ist unbestritten, dass es auch für den Veloverkehr einer zusätzlichen Quermöglichkeit zwischen Passerelle und Peter Merian-Brücke bedarf. Diese ist auch im Teilrichtplan Velo mit Anbindung an die Heumattstrasse enthalten. Da zum heutigen Zeitpunkt aber unklar ist, wann und in welcher Form die Querung realisiert werden kann, wird die Massnahme separat aufgeführt (6q). Die Planungsanweisung kann in diesem Falle daher nicht weiter konkretisiert werden.
<i>Eingabe von: CVP Basel-Stadt</i>				1543
379 6.9 O6 Bhf SBB	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	6s	Im Knoten Margarethenbrücke / Viaduktstrasse ist eine Optimierung nicht nur bezüglich Verkehrsfluss, sondern auch hinsichtlich Verkehrssicherheit zu prüfen.	Berücksichtigt: Planungsgrundsatz zu 6s wird mit folgendem Satz ergänzt: <i>Der Verkehrsknoten ist für den Fuss- und Veloverkehr sicher ausgestaltet.</i>
<i>Eingabe von: Fussverkehr Region Basel</i>				1436
380 6.9 O6 Bhf SBB	Weitere Abhängigkeiten/Risiken		Im Text zu «Weitere Abhängigkeiten/Risiken» ist der Abschluss des Zielbildes 2040 anzupassen auf Ende 2018 und ein Hinweis auf die weiteren Arbeiten in Absprache mit SBB und BAV zu ergänzen.	Berücksichtigt: Der Text im Objektblatt 6 weitere Abhängigkeiten/Risiken wird wie folgt angepasst: Herzstück/Bahnknoten: <i>Im Rahmen der BAV-Arbeiten zusammen mit der SBB zum Zielbild 2040, wird es voraussichtlich eine neue Planung der Gleise/Perrons im Bahnhof selbst geben müssen, was dann zu eigentlichen Abhängigkeiten führen wird. <u>Abschluss-Zielbild 2040 ist voraussichtlich Mitte 2019.</u></i>
<i>Eingabe von: SBB</i>				1511
381 6.10 O7 Güterstrasse			Objektblatt 07 - Güterstrasse (Seite 101): Die Attraktivität und Sicherheit der Güterstrasse lassen trotz Neugestaltung zu wünschen übrig. Wir empfehlen das "Gesamtkonzept Güterstrasse" zu überprüfen. Das Gewerbe ist auf den MIV, Parkplätze und Attraktivität der Güterstrasse angewiesen.	Zur Kenntnis genommen: Eine Verkehrsentslastung der Güterstrasse ist im Kapitel 7 als langfristige Option aufgeführt. Mit der Stossrichtung M17 wird die Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe sichergestellt.
<i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>				1514
382 6.10 O7 Güterstrasse	Ausgangslage		Die Liesbergermatte zwischen Thiersteinerschulhaus und Güterstrasse erfreut sich als Spielplatz bei Kindern und Jugendlichen grösster Beliebtheit. Dies gilt insbesondere für den kleinen Sportplatz mit dem	Zur Kenntnis genommen: Nicht richtplan-relevant. Im Moment kann die öffentliche Beleuchtung nicht um 22:00 Uhr abgeschaltet werden. Im Rahmen der schriftlichen Anfrage von Ursula Metzger und

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme	
			Kunstrasen-Kleinfussballfeld. Das kleine Sportfeld inmitten der Liesbergermatte verfügt über eine Beleuchtung. Diese scheint allerdings meistens um 20:00 abgeschaltet zu werden. Insbesondere an schönen Frühlings- und Herbstabenden ist dies ausgesprochen schade und wird von vielen, die den Platz nutzen, sehr bedauert. Es ist zu prüfen, ob die Beleuchtung von Frühling bis Herbst nicht bis zur Nachtruhe um 22:00 Uhr eingeschaltet bleiben kann. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Konsorten betreffend Abendbeleuchtung Liesbergermatte wird zurzeit geprüft, ob eine längere Beleuchtung bis 22:00 Uhr generell und technisch möglich gemacht werden kann.	1776
383	6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ 7a Festlegung	07 Güterstrasse: Planungsgrundsätze: Die Güterstrasse zwischen Margarethenstrasse und Heiliggeistkirche ist das autofreie, lineare Quartierzentrum... <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Das Wort "autofreie" kann nicht ergänzt werden. Eine autofreie Güterstrasse widerspricht der Stossrichtung M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe.	1633
384	6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ 7a Festlegung	07 Güterstrasse: Planungsanweisungen: Das BVD gestaltet die Güterstrasse zwischen Margarethenstrasse und Thiersteinerallee als autofreies Zentrum. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Eine autofreie Güterstrasse widerspricht der Stossrichtung M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe. Eine Verkehrsentlastung der Güterstrasse ähnlich dem Verkehrskonzept Innenstadt ist im Kapitel 7 als langfristige Option aufgeführt.	1723
385	6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ 7a Festlegung	Güterstrasse: Das «lineare Zentrum Güterstrasse» würden wir nicht bei der Kreuzung Heiliggeistkirche enden lassen, sondern bis zum Dreispitz-Areal ziehen. Die Verfasser schreiben auf Seite 5 des Berichts, dass die Güterstrasse als lineares Quartierzentrum die übergeordneten Zentren beim Bahnhof SBB und beim Dreispitz Nord verbindet. Das ist richtig, weshalb wir das Entwicklungspotenzial auf der ganzen Länge der Güterstrasse sehen. <i>Eingabe von: FSU Sektion Nordwestschweiz</i>	Nicht berücksichtigt: Die Güterstrasse weist eine Länge von ca. 1.5 km auf. Aufgrund der Länge sehen wir das höchste Potenzial für weitere publikumsorientierte Nutzungen zwischen Margarethenstrasse und Heiliggeistkirche. Das Kernstück zwischen Meret Oppenheim-Platz und Tellplatz weist die höchste Nutzerdichte auf. Der Abschnitt zwischen Heiliggeistkirche und Reinacherstrasse ist durch eine hohe Wohnnutzung geprägt. Aber auch in diesem Abschnitt ermöglicht der Wohnanteilplan grundsätzlich publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen. Allerdings sehen wir das Potenzial für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen bei den Kreuzungspunkten. Deshalb "endet" das lineare Quartierzentrum bei der Heiliggeistkirche. Nichtsdestotrotz sind die Kreuzungen Güterstrasse / Laufentrasse bzw. Delsbergerallee als lebendige Kreuzungspunkte als Bestand im Zielbild Nutzungen eingetragen.	1555
386	6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ 7b Festlegung	07 Güterstrasse: Planungsgrundsätze: Der Tellplatz ist ein belebter Begegnungsort... Der Tellplatz ist autofrei zu gestalten . <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Ein autofreier Tellplatz widerspricht der Stossrichtung M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe.	1721

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
387 6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	7g	07 Güterstrasse: Planungsanweisungen: Das BVD sichert im Rahmen der Erhaltungsplanung Baumpflanzungen in der Bruderholzstrasse und in der Tellstrasse.	Nicht berücksichtigt: Im behördenverbindlichen Leitbild Strassenbäume ist diese Absicht gesichert. Ob und wie und zu welchem Zeitpunkt die Umsetzung dieser Baumpflanzungen im Einzelnen erfolgen kann, wird im Rahmen künftiger Erhaltungsplanungen geprüft. Zurzeit gibt es für die beiden genannten Strassenabschnitte keine konkreten Projektaufträge.
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>				1724
388 6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	7i	07 Güterstrasse: Planungsanweisungen: Das BVD gestaltet einen autofreien Verkehrsknoten Tellplatz für Velo, ÖV und FussgängerInnen.	Nicht berücksichtigt: Ein autofreier Tellplatz widerspricht der Stossrichtung M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe.
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>				1725
389 6.10 07 Güterstrasse	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	7l	07 Güterstrasse: Planungsgrundsätze: Die lebendigen Freiräume an der Kreuzung bei der Heiliggeistkirche... Der Verkehrsknoten ist für den Fuss- und Veloverkehr sicher ausgestaltet und für den ÖV angebotsorientiert dimensioniert.	Nicht berücksichtigt: Der MIV kann im Planungsgrundsatz nicht ausgeklammert werden. Es braucht auch für den motorisierten Individualverkehr eine angebotsorientierte Dimensionierung. Die Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe ist sicherzustellen (Stossrichtung M17).
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>				1726
390 6.11 08 Nördlicher Dreispitz	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung		08 Nördlicher Dreispitz: Planungsgrundsätze: Die Reinacher- und die Münchensteinerstrasse sind für den Langsamverkehr zu optimieren und komfortable Anbindungen sind zu gewährleisten.	Nicht berücksichtigt: Ein zusätzlicher Planungsgrundsatz ist nicht zielführend, da Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Anbindungen bereits enthalten sind: Die Querungen der Reinacherstrasse, Münchensteinerstrasse, Dornacherstrasse Ost und Leimgrubenweg sind rund um den nördlichen Dreispitz für den Fussverkehr sicher ausgestaltet und ermöglichen eine optimale Verbindung von West nach Ost und von Nord nach Süd. Dies sowohl durch das Areal als auch über die Arealgrenzen hinaus, als Anbindung an die umliegenden Quartierteile (Planungsgrundsatz 8m, 8n, 8o, 8p).
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>				1634
391 6.11 08 Nördlicher Dreispitz	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung		08 Nördlicher Dreispitz: Planungsanweisungen: Das BVD führt auf der Reinacher- und Münchensteinerstrasse Tempo 30 ein.	Nicht berücksichtigt: Die Reinacher- und Margarethenstrasse sind wichtige übergeordnete Strassen des Quartiers bzw. Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus. Sie sind nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G).
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>				1726
392 6.11 08 Nördlicher Dreispitz	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung		Objektblatt 08 - Nördlicher Dreispitz - Planungsanweisungen (Seite 107): Wir begrünnen die zusätzlich geplante Gewerbefläche im	Zur Kenntnis genommen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			nördlichen Dreispitz. <i>Eingabe von: Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen Bruderholz Dreispitz (IGG)</i>	1515
393 6.11 O8 Nördlicher Dreispitz	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung 8f		Objektblatt O8 – Nördlicher Dreispitz – Planungsanweisungen (Seite 107): "... Das BVD sichert kurzfristig auf dem Areal Nordspitze einen relevanten Anteil an preisgünstigem Wohnraum.... Insgesamt einen Anteil von mindestens einem Drittel ". Entspricht dies auch den Vorstellungen vom Migros und CMS? Falls ja, sollte dies hier entsprechend vermerkt werden. Bei einem Nein muss der Text angepasst werden. <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: Die Planungspartner streben einen relevanten Anteil an preisgünstigem Wohnraum bezogen auf die gesamte Fläche von Wohnnutzungen an. Dabei wird ein Anteil von mindestens einem Drittel angestrebt. Die tatsächliche Fläche hängt unter anderem auch von der konkreten Definition des preisgünstigen Wohnraums ab. 1377
394 6.11 O8 Nördlicher Dreispitz	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung 8w		4. Planungsanweisung: Wer heute mit dem Velo oder zu Fuss von Gundeli-Ost / dem Dreispitz ins, von allen "Gellert" genannte St.Alban-Quartier gelangen möchte (z.B. an die Hardstrasse), muss einen erheblichen Umweg in Kauf nehmen. Im Rahmen der Arealentwicklung strebt der Kanton langfristig die Erstellung einer Fuss- und Velobrücke Wolf an. Das Bedürfnis einer solchen direkten Verbindung besteht jedoch schon heute. Die Planung für die Brücke Wolf soll deshalb unverzüglich aufgenommen und die Brücke mittelfristig realisiert werden. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Der Planungsstand entspricht demjenigen des kantonalen Richtplans, Anpassung Mobilität (Entwurf). 1777
395 6.13 O10 Am Walkeweg	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung		O10 Am Walkeweg: Planungsgrundsätze: Münchensteiner- und Dornacherstrasse sind attraktive, begrünte und verkehrsberuhigte Strassen. <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die Münchensteinerstrasse ist eine wichtige übergeordnete Strasse des Quartiers bzw. Verbindung über die Stadtgrenze hinaus. Sie ist nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Die Baumreihe mit durchgehenden Rabatten ist bestehend und soll beibehalten werden. Die Ausgangslage wird lediglich im Zielbild Freiräume abgebildet. Die Gesamtkarte und die Objektblätter bilden nur den Handlungsbedarf ab. Der Prüfauftrag für die Dornacherstrasse liegt vor und ist im Stadtteilrichtplan als Massnahme aufgeführt (Objektblatt 4, Massnahme 4n). Im östlichen Abschnitt zwischen Reinacher- und Münchensteinerstrasse fehlt eine Begrünung, sie ist im Stadtteilrichtplan als Massnahme aufgeführt (Objektblatt 08/Nördlicher Dreispitz, Massnahme 8e). 1727
396 6.13 O10 Am Walkeweg	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung		O10 Am Walkeweg: Planungsanweisungen: Das BVD führt in der Münchensteiner- und Dornacherstrasse Tempo 30 ein.	Nicht berücksichtigt: Die Reinacherstrasse ist eine wichtige übergeordnete Strasse des Quartiers bzw. Verbindung über die

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
				Stadtgrenze hinaus. Sie ist nicht Bestandteil des durch den Grossen Rat beschlossenen Tempo 30 Konzeptes (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G). Der Prüfauftrag für die Dornacherstrasse liegt vor und ist im Stadtteilrichtplan als Massnahme aufgeführt (Objektblatt 4, Massnahme 4n).
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1729
397	6.13 O10 Am Walkeweg	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	10e O10 Am Walkeweg: Planungsanweisungen: Das BVD sichert Baumpflanzungen am Walkeweg.	Nicht berücksichtigt: Ob und wie und zu welchem Zeitpunkt die Umsetzung dieser Baumpflanzungen im Einzelnen erfolgen kann, wird im Rahmen künftiger Erhaltungsplanungen geprüft. Zurzeit gibt es keinen konkreten Projektauftrag.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1728
398	6.13 O10 Am Walkeweg	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	10n: Verbesserungen Dreispitz sind dringend, also kurzfristig umzusetzen.	Berücksichtigt: Am Knoten Dreispitz wurden bereits Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt (nicht richtplanrelevant). Textanpassung Planungsanweisung zu 10n wird wie folgt angepasst: <i>Das BVD strebt kurzmittel bis langfristig einen optimierten Verkehrsknoten Dreispitz an.</i> Die örtliche Festsetzung wird von Zwischenergebnis auf Festsetzung gesetzt.
			<i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	1580
399	6.13 O10 Am Walkeweg	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	10n O10 Am Walkeweg: Planungsgrundsätze: Der Verkehrsknoten Dreispitz ist für ÖV, VelofahrerInnen und FussgängerInnen optimiert...	Nicht berücksichtigt: Der MIV kann im Planungsgrundsatz nicht ausgeklammert werden. Es braucht auch für ihn eine Optimierung. Die Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe ist sicherzustellen (Stossrichtung M17).
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1635
400	6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter): Planungsgrundsätze: Gundeldingen soll ein ökologisches Quartier werden, das zeigt, wie die Pariser Klimaziele in einem urbanen Umfeld umgesetzt werden.	Nicht berücksichtigt: Der Stadtteilrichtplan leistet einen Beitrag zu einer Verbesserung des Stadtklimas, indem u.a. Baumpflanzungen geprüft, neue Freiräume geschaffen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr definiert werden. Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt (kantonaler Richtplan), die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen, wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima, werden hierbei berücksichtigt.
			<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	1730
401	6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter): Planungsgrundsätze: Die Bevölkerung wird auch bei Sanierungsarbeiten ausreichend informiert und gegebenenfalls einbezogen.	Nicht berücksichtigt: Die Information der Bevölkerung ist ein Muss und kein relevanter Inhalt für einen Teilrichtplan. Bei Sanierungsarbeiten gibt es in der Regel keinen Handlungsspielraum, ansonsten wäre es kein Sanierungsprojekt. Bei Projekten ohne Handlungsspielraum ist keine Partizipation vorgesehen.

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i> 1731				
402	6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen		O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter): Planungsanweisungen: Das BVD führt generell Temporeduktion ein.	Nicht berücksichtigt: Die Einführung von Tempo 30 wird auf ausgewählten Strassen gemäss Grossratsbeschluss geprüft (Beschluss Nr. 13 / 02 / 03G).
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i> 1732				
403	6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen		O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter): Plananweisungen: Das Stadtklima soll durch Baumpflanzungen gefördert werden. Zudem prüft das BVD, ob Fassadenbegrünungen durch den Mehrwertabgabefonds gefördert werden könnten.	Teilweise berücksichtigt: (Vorschlag umformuliert) Neue Planungsanweisung im Objektblatt 11: <i>Das BVD prüft im Einzelfall, ob Fassadenbegrünungen durch den Mehrwertabgabefonds gefördert werden können.</i> Der Stadtteilrichtplan leistet einen Beitrag zu einer Verbesserung des Stadtklimas, indem u.a. Baumpflanzungen geprüft, neue Freiräume geschaffen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr definiert werden. Im Zusammenhang mit der Anpassung Umwelt (kantonaler Richtplan), die ab 2020 vorbereitet wird, wird die Thematik Klima explizit geprüft. Neue Grundlagen, wie die neue Stadtklimaanalyse und Ergebnisse des in Erarbeitung befindlichen Teilrichtplans Klima, werden hierbei berücksichtigt.
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i> 1733				
404	6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen		O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter): Plananweisungen: Über den §55 hinaus, wird die Quartierbevölkerung auch bei Sanierungen einbezogen.	Nicht berücksichtigt: §55 wird verantwortungsvoll umgesetzt. Die Information der Bevölkerung ist ein Muss. Bei Sanierungsarbeiten gibt es in der Regel keinen Handlungsspielraum, ansonsten wäre es kein Sanierungsprojekt. Bei Projekten ohne Handlungsspielraum ist keine Partizipation vorgesehen.
<i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i> 1734				
405	6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen		Objektblatt O11 – Lebensraum Gundeldingen – Planungsanweisungen (Seite 120): "... Der Kanton Basel-Stadt (PD/BVD) unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen bei der Beratung der Privateigentümern, bei der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei gezielten Informationsveranstaltungen im Quartier, um die Grundeigentümer/-Innen für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu sensibilisieren. ". Wir sind der Meinung, dass die Beratung (Stadtgärtnerei) eine Aufgabe der Verwaltung und nicht der Quartierorganisationen ist. Deshalb ist diese Planungsanweisung zweizuteilen: a) Der Kanton Basel-Stadt (Stadtgärtnerei) berät die Grundeigentümer/-Innen um diese für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu motivieren. b) Der Kanton Basel-Stadt (PD/BVD) unterstützt Quartierorganisationen bei der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei gezielten Informationsveranstaltungen im Quartier, um die Grundeigentümer/-Innen für qualitativ hochwertige	Berücksichtigt: So ist es eigentlich gemeint. In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Quartierkoordination mit ihren Kontakten und ihrer Anlaufstelle im Quartier ein niederschwelliges Angebot und eine erste Kontaktstelle für die Quartierbewohner bietet. Sie wird dann von den beiden Ämtern im Sinne der Stellungnahme unterstützt. 7. Planungsanweisung anpassen: <i>Das BVD (Stadtgärtnerei ff) berät die Grundeigentümer/-innen, die Quartierkoordination und Quartierorganisationen, um diese für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu motivieren. Der Kanton Basel-Stadt (PD/BVD) unterstützt die Quartierkoordination und die Quartierorganisationen bei der Beratung der Privateigentümer, bei der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei gezielten Informationsveranstaltungen im Quartier, um die Grundeigentümer/-innen für qualitativ hochwertige Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu sensibilisieren.</i>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr.	Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
			Vorgärten und Fassadenbegrünungen zu sensibilisieren. <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1519
406 6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	1	Objektblatt O11 – Lebensraum Gundeldingen – Planungsanweisungen (Seite 120): "... Bei privaten Arealentwicklungen setzt sich der Kanton kurz- bis langfristig dafür ein, dass die interessierte Quartierbevölkerung sich in geeigneter Masse beteiligen kann... ". Unserer Ansicht geht die Planungsanweisung mit der „Beteiligung“ zu weit. Dies ist ein zu grosser Eingriff in die Rechte der Grundeigentümer und weckt bei der Quartierbevölkerung die Meinung, dass sie ein Mitspracherecht hat. Eine „Anhörung“ genügt vollumfänglich. <i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen: § 55 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt fordert : <i>Der Staat bezieht die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.</i> Auch bei einer Arealentwicklung auf Privatgrundstück können die Belange der Quartierbevölkerung besonders betroffen sein. Das gilt insbesondere auch für Arealentwicklungen, wie der Nordspitze. Im Rahmen der Erarbeitung eines allfälligen Bebauungsplanes kann und soll der Kanton auch die Interessen der Quartierbevölkerung wahrnehmen. 1378
407 6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	11a	Gemäss Plan (Ziffer 11a) ist ein möglicher Standort am Bahnhof ausgewiesen. Wenn es sich dabei um touristische Nutzung handelt, können wir die Sinnhaftigkeit nur begrenzt beurteilen. Es stellt sich aber generell die Frage, ob ein dauerhaftes Abstellen so zentral erfolgen soll/muss. Wenn es sich bei diesem Standort aber (auch) um ein Fernbus-Terminal handelt sollte, widerspricht das klar unserer Strategie, dass solche Halte nicht an Hauptzentrumshubs erfolgen sollen. Im Raum Basel sind Fernbus-Terminals an den Agglomerationshubs, also Basel Wolf und/oder Muttenz vorzusehen. Gegen einen Standort am Basel SBB werden wir opponieren. <i>Eingabe von: SBB</i>	Nicht berücksichtigt: Das Amt für Mobilität hat gemäss Regierungsratsbeschluss vom 15.11.2016 den Auftrag zwei verschiedene Standorte für ein Busterminal vertiefter auf ihre Zweckmässigkeit und Machbarkeit zu untersuchen. Als möglicher Standort ist ein Car-Terminal beim Bahnhof Basel SBB mit der Nähe zum öffentlichen Verkehr im Stadtteilrichtplan berücksichtigt (örtliche Festlegung 11a). Das Symbol "Stern" gibt einen strategischen Ort vor bzw. stellt die Massnahme schematisch dar. Wo genau sich das künftige Car-Terminal befinden wird, ist derzeit noch offen. 1506
408 6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	11a, 11b	Objektblatt 11/Lebensraum Gundeldingen: Planungsanweisung und örtliche Festlegungen zu den Car-Terminals stehen im Widerspruch zueinander. Es liegt noch nicht einmal in Grundzügen eine abgestimmte Planung dazu vor, deswegen sind die örtlichen Festlegungen 11a und 11b zu streichen. <i>Eingabe von: SBB</i>	Nicht berücksichtigt: Das Amt für Mobilität hat gemäss Regierungsratsbeschluss vom 15.11.2016 den Auftrag zwei verschiedene Standorte für ein Busterminal vertiefter auf ihre Zweckmässigkeit und Machbarkeit zu untersuchen. Die möglichen Standorte sind im Stadtteilrichtplan berücksichtigt (örtliche Festlegungen 11a, 11b). Die Symbole "Stern" geben einen strategischen Ort vor bzw. stellen die Massnahmen schematisch dar. Wo genau sich das künftige Car-Terminal befinden wird, ist derzeit noch offen. Der Antrag kann zumindest zum heutigen Zeitpunkt, aufgrund der obigen Erläuterungen im Zusammenhang mit der Studie nicht berücksichtigt werden. 1408
409 6.14 O11 Lebensraum Gundeldingen	Grundsatz/Anweisung/ Festlegung	11c, 11d, 11e	O11 Lebensraum Gundeldingen (Gesamtperimeter): Planungsgrundsätze: Quartierparkings werden nur dann gefördert, wenn dafür 1:1 Parkplätze oberirdisch abgebaut werden.	Nicht berücksichtigt: Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es unter anderem den Parksuchverkehr zu reduzieren. Neben dem Bau der neuen Quartierparkings soll dies auch mit einer Erhöhung der

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		<p>Plananweisungen: Planungsanweisung Quartierparkings ggf. (siehe oben) streichen.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Parkkartengebühren erreicht werden. Der Stadtteilrichtplan macht keine Aussagen, ob bzw. wieviel der in Quartierparkings neu erstellten Parkplätze auf der Allmend kompensiert werden. Dies muss noch festgelegt werden, entsprechende Abklärungen sind am Laufen.</p> <p>1636</p>
410	7 Langfristige Optionen	<p>Zentrum schaffen: Die Idee der weiteren Belebung und Zentrumsentwicklung ist zwar ehrenwert. Dies wird aber toter Buchstabe bleiben, solange als der Boulevard vor allem als Parkplatz für Autos dient und der Verkehrsdruck derart hoch ist. Wir fordern deshalb, dass die Güterstrasse mindestens zwischen Margarethenstrasse und Thiersteinallee (mit Ausnahmen) autofrei wird.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Eine komplett autofreie Güterstrasse ist nicht denkbar, eine klare Entlastung wäre hingegen realistisch. Die Güterstrasse ist eine wichtige Quartierachse und relevant für das entlang der Güterstrasse angesiedelte Gewerbe. Für dieses muss die Zufahrt sowie der Güterumschlag auch langfristig möglich sein.</p> <p>1598</p>
411	7 Langfristige Optionen	<p>Teilzielbild ÖV: An den Bahnhaltestellen sollen keine Vorfahrmöglichkeiten für den MIV vorhanden sein. Das fördert nur zusätzliche Fahrten durchs Quartier. Die Güterstrasse muss deshalb unbedingt autofrei werden, da das ständige Vorfahren von MIV zum Bahnhof gefährlich für PassantInnen und Velofahrende ist.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Eine autofreie Güterstrasse widerspricht der Stossrichtung M17 Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers für Anwohnende, Besuchende und Gewerbe. Das Parking zur Bedienung des Bahnhofs Basel SBB ist ab Nauenstrasse erschlossen.</p> <p>1625</p>
412	7 Langfristige Optionen	<p>7.1 Velo-Gegenverkehr Dornacherstrasse: Dies sollte möglichst bald geprüft werden. 7.3 Verkehrsentlastung Güterstrasse: Dies ist keine Langfristige Option, sondern muss möglichst zeitnah umgesetzt werden.</p> <p><i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i></p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die langfristigen Optionen sind mögliche, fachlich denkbare Ideen für eine Weiterentwicklung der Mobilität im Quartier, die auch von Entwicklungen im weiteren Umfeld abhängen. Diese sind heute noch vage. Zu den langfristigen Optionen besteht zudem kein Konsens. Dies hat sich im Beirat und beim Runden Tisch zur Mobilität gezeigt.</p> <p>1637</p>
413	7 Langfristige Optionen	<p>Vieles wird angestossen und angedacht und bietet eine gute Grundlage für die Zukunft des Gundeldingerquartiers. Warum werden nur drei Optionen genannt? Hier wäre Platz für weitere Visionen.</p> <p><i>Eingabe von: Neutraler Quartierverein Gundeldingen</i></p>	<p>Zur Kenntnis genommen: Das Ziel war die unumstrittenen Massnahmen in dem behördenverbindlichen Teil zu verankern. Die langfristigen Optionen wurden im Beirat diskutiert, es fehlte allerdings ein gemeinsamer Konsens.</p> <p>1645</p>
414	7 Langfristige Optionen	<p>Dezidiert abgelehnt wird die Idee, zwecks «Verkehrsentlastung» die Güterstrasse für den motorisierten Individualverkehr zu sperren (Kapitel 7.3). Der Vergleich mit der Innenstadt ist aufgrund des viel geringeren Publikumsverkehrs unzulässig. Das örtliche Gewerbe ist zwingend auf Zufahrtsmöglichkeiten seitens der Kundschaft angewiesen. Der Gewerbeverband Basel-Stadt regt folglich an, gänzlich auf das Kapitel 7</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Im Kapitel 7.3 steht, dass eben genau das Gewerbe gebührend berücksichtigt werden muss. Von der Massnahme profitieren würden die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers sowie ein Grossteil der Kundschaft die zu Fuss, mit dem Velo und ÖV unterwegs sind.</p>

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
		zu verzichten. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	1652
415	7 Langfristige Optionen	Auch anderswertige Einschränkungen der Kapazität von verkehrsorientierten Strassen wie der im Kapitel 7.1 vorgeschlagene Velogegeverkehr in der Dornacherstrasse oder die in Kapitel 7.2 angesprochene «optimierte» Busanbindung lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt ab. Hierbei sei noch erwähnt, dass beide Optionen vom Runden Tisch Mobilität des Beirats abgelehnt wurden. <i>Eingabe von: Gewerbeverband Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Die langfristigen Optionen 7.1 und 7.2 haben nicht das Ziel einer Kapazitätseinschränkung, sondern Verbesserung des ÖV und Veloangebots. Sie tragen damit zur Entlastung der Strasse bei. Zudem stimmt die Aussage betreffend Runder Tisch nicht. Die beiden Optionen wurden nicht kategorisch abgelehnt. Auszug aus dem Protokoll welches auf https://www.entwicklung.bs.ch/stadtteile/stadteilentwicklung/stadteilentwicklung-gundeli-plus.html heruntergeladen werden kann: <i>Von der Mehrheit der Teilnehmenden wird das heutige Einbahnregime als zweckmässig und vorteilhaft für das Quartier eingestuft. Entsprechend kritisch sind beide Gruppen gegenüber den Vorschlägen den MIV- Gegenverkehr in den Querstrassen zu ermöglichen, Velogegeverkehr in der Dornacherstrasse einzuführen (auch nur auf dem Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse) und die Buslinie 36 in beiden Richtungen in eine Achse zu verlegen.</i> 1670
416	7 Langfristige Optionen	Teilzielbild MIV: Die Güterstrasse soll autofrei werden, (...) <i>Eingabe von: Grüne Partei Basel-Stadt</i>	Nicht berücksichtigt: Eine komplett autofreie Güterstrasse ist nicht denkbar. Die Güterstrasse ist eine wichtige Quartierachse und relevant für das entlang der Güterstrasse angesiedelte Gewerbe. Für dieses muss die Zufahrt sowie der Güterumschlag auch langfristig möglich sein. 1703
417	7 Langfristige Optionen	7.1 Velogegeverkehr in der Dornacherstrasse: Insbesondere mit dem Bau der Zolli-Brücke würde die Einführung des Velogegeverkehrs in der Dornacherstrasse eine sinnvolle Erweiterung des Velowegnetzes bedeuten. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1779
418	7 Langfristige Optionen	7.2 Optimierte Busanbindung: Die momentane richtungstrennte Linienführung der Buslinie 36 durch die Dornacher- bzw. Gundeldingerstrasse ist nicht kundenfreundlich. Die SP unterstützt die Bestrebungen einer gemeinsamen Linienführung in beide Richtungen. Eine mögliche Linienführung, bei der die Linie 36 in beide Richtungen das südliche Dreispitz (Leimgrubenweg) erschliesst, könnte über die Station und anschliessend in die Gundeldingerstrasse führen. <i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	Zur Kenntnis genommen. 1811

Thema / Objektblatt	Betreft	Nr. Anregung, Bemerkung	Stellungnahme
419 7 Langfristige Optionen		7.3 Verkehrsentlastung Güterstrasse: Damit die Güterstrasse ihre angedachte Funktion als Quartierzentrum erfüllen kann, ist eine Verkehrsentlastung zwingend.	Zur Kenntnis genommen: Die Güterstrasse funktioniert trotz der bestehenden Verkehrsführung heute schon als Quartierzentrum, eine Verkehrsentlastung ist nicht zwingend. Seit 2018 gilt Tempo 30 auf der Güterstrasse. Die Verkehrsbelastung an der Güterstrasse hat abgenommen und im Gegensatz zur Dornacher- und Gundeldingerstrasse ist die Güterstrasse deutlich weniger stark durch den Durchgangsverkehr belastet. Die Verkehrsentlastung vom motorisierten Individualverkehr der Güterstrasse ähnlich dem Verkehrskonzept Innenstadt ist als langfristige Option im Stadtteilrichtplan enthalten, ist aber nicht behördenverbindlich.
		<i>Eingabe von: SP Basel-Stadt</i>	1812
420 7 Langfristige Optionen		Kap. 7.1 - Langfristige Optionen – Velogegegenverkehr in der Dornacherstrasse (Seite 124) + Kap 7.2 Optimierte Busanbindung (Seite 125): Die beiden Kapitel sind aus dem Richtplan zu streichen. Beide Optionen wurden vom Runden Tisch verworfen. Bis zur Realisierung einer echten Verkehrsentlastung (z.B. Westumfahrung) und des Herzstücks/Bahnhof SBB gibt es keine echten Alternativen. Falls die Verwaltung auf die Streichung verzichten will, müssen die beiden obigen Bedingungen im Text aufgenommen werden (Westumfahrung und Herzstück/Bahnhof SBB).	Nicht berücksichtigt: Die beiden Optionen wurden nicht verworfen! Auszug aus dem Protokoll welches auf https://www.entwicklung.bs.ch/stadtteile/stadtteilentwicklung/stadtentwicklung-gundeli-plus.html heruntergeladen werden kann: <i>Von der Mehrheit der Teilnehmenden wird das heutige Einbahnregime als zweckmässig und vorteilhaft für das Quartier eingestuft. Entsprechend kritisch sind beide Gruppen gegenüber den Vorschlägen den MIV- Gegenverkehr in den Querstrassen zu ermöglichen, Velogegegenverkehr in der Dornacherstrasse einzuführen (auch nur auf dem Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse) und die Buslinie 36 in beiden Richtungen in eine Achse zu verlegen.</i> Die langfristigen Optionen sind mögliche, fachlich denkbare Ideen für eine Weiterentwicklung der Mobilität im Quartier, die auch von Entwicklungen im weiteren Umfeld abhängen. Diese sind heute noch vage.
		<i>Eingabe von: FDP. Die Liberalen Basel-Stadt</i>	1379
421 7 Langfristige Optionen		Langfristigen Optionen: Diese werden von uns befürwortet. <i>Eingabe von: Pro Velo beider Basel</i>	Zur Kenntnis genommen.
			1534