



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Basel, 21. August 2018

Erläuterungsbericht zur Anpassung des Teilrichtplans Velo des Kantons Basel-Stadt (TRP Velo 2018)

Inhalt

1.	Ausgangslage	3
1.1	Anlass.....	3
1.2	Zweck und Inhalt des Teilrichtplans Velo	3
1.3	Verfahren.....	3
2.	Erläuterungen zur Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkierung	5
2.1	Zweck der Karte.....	5
2.2	Inhalt.....	5
3.	Erläuterungen zum Strategie- und Massnahmenbericht	7
3.1	Zweck des Berichts.....	7
3.2	Inhalt.....	7
4.	Ergebnisse der Information und Mitwirkung der Bevölkerung.....	11
4.1	Externer Vernehmlassungskreis	11
4.2	Überblick über die Rückmeldungen	11
4.3	Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung	11

1. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Stadt legt das Veloroutennetz in einem Teilrichtplan fest. Vorliegender Erläuterungsbericht informiert über das Verfahren zur Anpassung des kantonalen Teilrichtplans Velo, dessen wesentlichen Inhalte und Verbindlichkeit.

1.1 Anlass

Der bisherige Teilrichtplan Velo (TRP Velo) wurde 2013 in enger Abstimmung mit der Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans Basel-Stadt (RP BS) in einer Gesamtrevision überarbeitet. Die Karte des Veloroutennetzes war vorher Bestandteil des Anhangs im RP BS. Mit der „Anpassung 2012“ des RP BS, die der Regierungsrat am 10. Juni 2014 erlassen und der Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt hat, wurden die Teilrichtplankarten nicht mehr im Anhang geführt. Der Regierungsrat hat am 28. Oktober 2014 den Teilrichtplan Velo (TRP Velo 2013) als eigenes Planungsdokument genehmigt.

Die Anpassung 2018 des TRP Velo ist ausgelöst durch übergeordnete Planungen wie der parallel laufenden Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans und dem Agglomerationsprogramm Basel und erfolgt in enger Abstimmung mit diesen. Sie berücksichtigt zudem die Erarbeitung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege (TRP FW). Des Weiteren sind die aktuellen Planungen zu Arealentwicklungen eingeflossen.

1.2 Zweck und Inhalt des Teilrichtplans Velo

Der Teilrichtplan Velo ist ein behördenverbindliches Instrument, um das Veloroutennetz festzuhalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sicherzustellen.

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

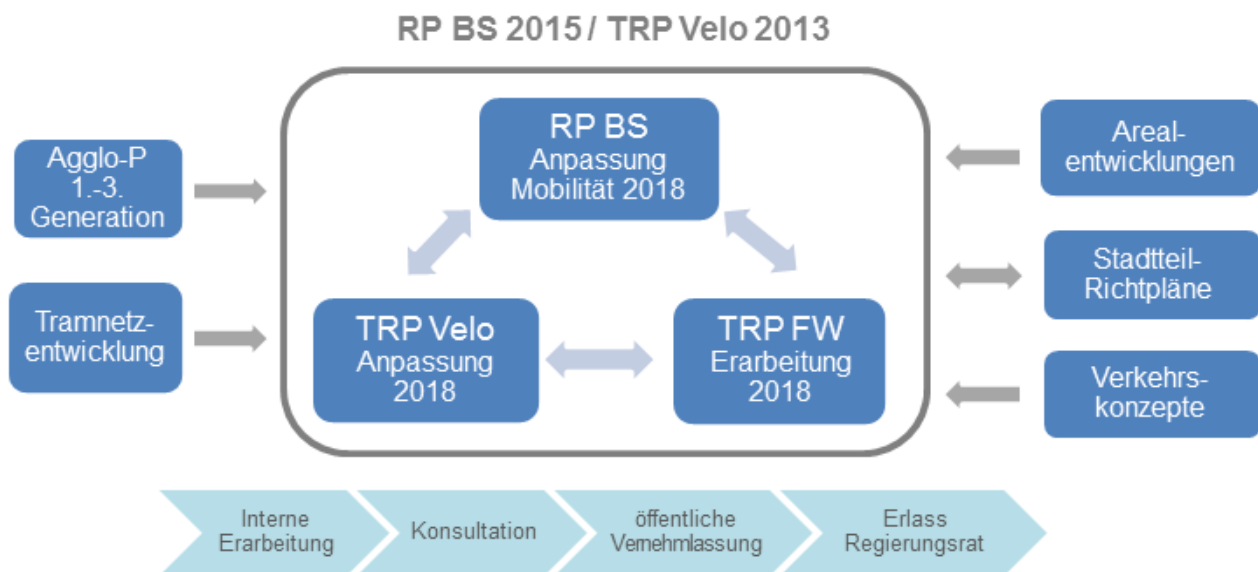
- **Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkierung:** Basis- und Pendlerrouen sowie Bike&Ride-Anlagen und Velostationen.
- **Strategie- und Massnahmenbericht:** Planungsgrundsätze in Form von Leitsätzen, Teilstrategien und Grundsätzen sowie qualitative Anforderungen und örtliche Festlegungen für das Veloroutennetz und die Veloparkierung.

Die Struktur des TRP Velo 2018 basiert auf dem TRP Velo 2013, seine Aktualisierung lehnt sich an den parallel erarbeiteten TRP FW an, welcher in einem eigenen Bericht erläutert wird. Sein Inhalt berücksichtigt auch die örtlichen Festlegungen des TRP FW mit Bezug zum Veloverkehr. Nicht mehr auf aktuellem Stand befindliche bzw. ungültige Eintragungen im TRP Velo 2013 wurden entsprechend angepasst bzw. gelöscht.

1.3 Verfahren

Die Aktualisierungsarbeiten des TRP Velo hängen direkt mit der Anpassung des RP BS und der Erarbeitung des TRP FW zusammen. Der TRP Velo 2018 wurde gleichzeitig mit der Anpassung Mobilität des RP BS und mit dem TRP FW in die Konsultation bei allen Departementen des Kantons sowie bei den Behörden der Gemeinden Riehen und Bettingen gegeben. Nach der Überarbeitung beantragt das BVD dem Regierungsrat die Freigabe zur öffentlichen Vernehmlassung (Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren) zusammen mit dem TRP FW und dem RP BS. Der aufgrund der Vernehmlassung überarbeitete TRP Velo wird zusammen mit diesem Erläuterungsbericht und einem Mitwirkungsbericht (siehe Kap. 4) dem Regierungsrat zum Erlass vorgelegt.

Schema des Verfahrens



2. Erläuterungen zur Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkierung

Die Karte des Veloroutennetzes und der Veloparkierung hiess im TRP Velo 2013 noch Plan des Veloroutennetzes. Um Klarheit mit den Begrifflichkeiten in der Richtplanung zu schaffen, wurde er umbenannt. „(Teil-)Richtplankarte“ ist der übliche Name für Pläne dieser Art.

2.1 Zweck der Karte

Die Teilrichtplankarte wird als Bestandteil des Teilrichtplans Velo vom Regierungsrat erlassen. Sie hält das kantonale Veloroutennetz sowie Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung verbindlich fest und stellt die verbindlichen Aussagen in ihrem räumlichen Zusammenhang dar. Nicht verbindlich sind die informativen Inhalte, wozu auch das kommunale Velonetz von Riehen gehört. Weitere Ausführungen zur Verbindlichkeit finden sich im Strategie- und Massnahmenbericht in Kap. 1.6.

2.2 Inhalt

Die Karte beinhaltet wie bisher das kantonale Veloroutennetz mit Basis- und Pendlerwegen sowie die kantonalen Veloparkieranlagen in Form von Bike&Ride-Anlagen und Velostationen. Dazu gehören auch die örtlichen Festlegungen gemäss Kap. 5 des Strategie- und Massnahmenberichts (Netzlücken und fehlende Parkieranlagen) inklusive Koordinationsstand. Die informativen Inhalte wurden grundsätzlich aus dem TRP Velo 2013 übernommen und wo nötig aktualisiert.

Änderungen örtliche Festlegungen (Netzlücken)

Die bisherigen örtlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan (Stand 2015) und im TRP Velo 2013 sind auf ihre Aktualität hin überprüft und aufgrund bekannter Entwicklungen angepasst oder ergänzt worden. Dies können einerseits Änderungen der Bezeichnung oder des Koordinationsstandes, andererseits Änderungen der örtlichen Lage/Ausdehnung oder neu im Netz aufgenommene bzw. gelöschte örtliche Festlegungen sein. Alle Änderungen im Strategie- und Massnahmenbericht sind in nachfolgendem Kap. 3 erläutert und begründet. Die räumlich relevanten Änderungen bei den örtlichen Festlegungen (Netzlücken) wurden auch in die Karte übernommen.

Nachstehend sind in alphabetischer Reihenfolge die neu aufgenommenen Netzlücken aufgeführt, die ebenfalls richtplanrelevant und deshalb in dessen Anpassung 2018 eingeflossen sind:

- 3Land: neue Fuss- und Veloverbindung (Basisroute) vom Klybeckquartier (Inselstrasse) zum Rhein (Uferstrasse) sowie neue Rheinbrücke für den Fuss-, Velo- (Basis- und Pendlerroute) und öffentlichen Verkehr zwischen heutigem Hafengebiet (Einmündungsbereich Wiese) und Huningue Sud
- Klybeckplus: Arealquerungen für Fuss- und Veloverkehr auf der Achse Nord-Süd (Wiesenplatz – Horburgpark) und im westlichen Teil (Verlängerung der Mauerstrasse bis zum Rhein)
- Parc des Carrières: neue Fuss- und Veloverbindungen (Basisrouten) vom Bachgraben zur Grenze (Rue de Bâle) und vom Zoll Burgfelden zu den Freizeitgartenarealen Reibertweg / Lacheweg / Basel West
- Riehen: geplante Bahnunterführung auf Höhe Grienbodenweg (Stettenfeld) neu auch als Veloverbindung, Basisroute (bisher nur Fussverkehrsmassnahme)
- VoltaNord: neue Pendlerroute zwischen Bhf. St. Johann und Saint-Louis sowie neue Fuss- und Veloverbindung vom Lothringerplatz als Verlängerung der Lothringerstrasse auf die zentrale Achse durch das Areal Lysbüchel
- Walkeweg-Areal: neue Basisroute zwischen Dreispitz Nord und Walkeweg
- Wolf-Areal: neue Basisrouten zwischen Wolf und St. Alban (Fuss- und Velopasserelle), zwischen Hexenweglein und St. Jakob (Fuss- und Veloverbindung mit teilweiser Unterführung) sowie zwischen Wolf und Zeughaus (Fuss- und Veloverbindung)

Folgende örtliche Festlegungen sind nicht mehr in der Karte des TRP Velo und ebenfalls nicht mehr im Richtplan, Anpassung 2018, enthalten, da sie bereits umgesetzt oder in Umsetzung sind:

- Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park – Huningue (Rheinpromenade)
- Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck
- Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt
- Veloverbindung Lange Erlen
- Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein

Bei den Bike&Ride-Anlagen betrifft dies die Standorte Burgfelden Grenze und Riehen Grenze.

Anpassungen und Ergänzungen bestehendes Veloroutennetz

Kleine Anpassungen und Ergänzungen im bestehenden Netz sind aufgrund des aktuellen Kenntnisstands oder neuer Planungen/Projekte (wie z.B. dem Stadtteilrichtplan Gundeldingen) eingeflossen:

- Dufourstrasse: Von Brunngässlein bis Aeschenplatz neu auch Basisroute (bisher nur Pendlerroute)
- Gundeldingerstrasse: Basis- und Pendlerroute neu im Gegenverkehr zwischen Thiersteinallee und Viertelkreis (gemäss GRB vom 11. Januar 2017 zum Ratschlag Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte)
- Hochbergerstrasse: Verlängerung der Pendlerroute via Westquai bis zur geplanten Rheinbrücke nach Huningue Süd
- Im Burgfelderhof: Anpassung Linienführung der Basisroute statt Teilverlauf über Burgfelderstrasse neu Anschluss an örtl. Festlegung Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse sowie Ergänzung Abschnitt zwischen Sportplatz Pfaffenholz und Tramhaltestelle Burgfelderhof (Zoll) entlang der Landesgrenze
- Klosterberg: neue Pendlerroute stadtauswärt (Elisabethenstrasse – Steinentorstrasse)
- Lysbüchelstrasse: neue Basisroute zwischen Saint-Louis-Strasse und Schlachthofstrasse
- Münchensteinerstrasse: ab Reinacherstrasse Richtung Dreispitz bis Kantonsgrenze nur noch Pendlerroute, die Basisroute verläuft neu durch das Dreispitzareal.
- Neuhausstrasse: neu auch Pendlerroute (bisher nur Basisroute) zwischen Kleinhüningeranlage und Grenzstrasse
- Riehen: neue Basisroute zwischen Am Mühleleichen und Bahnlinie (Lettackerweg)
- Riehenring – Peter Rot-Strasse: neu Pendlerroute zwischen Riehenstrasse und Grenzachstrasse
- Röschenzerstrasse: neue Basisroute zwischen Gundeldingerstrasse und Unterer Batterieweg
- Saint-Louis-Strasse: neue Basisroute zwischen Vogesenplatz und Lysbüchelstrasse
- Signalstrasse: neue Basisroute zwischen Schwarzwaldallee und Wiese zur Erschliessung Erlenmatt Ost sowie direkter Verbindung Bad. Bahnhof zur Wiese
- St. Jakobs-Strasse: zwischen Grosspeterstrasse und St. Jakob-Kreuzung (Walkeweg) nur noch Pendlerroute
- St. Johannis-Hafen-Weg: neue Basisroute zwischen Elsässerrheinweg und Fabrikstrasse
- Tangentenweg/Erkönigweg: Verlegung der Basisroute ab Max Kämpf-Platz stadtauswärts von Erkönigweg in Tangentenweg
- Voltamatte: Basisroute neu via Kraftstrasse zur Hüningerstrasse (statt via Lichtstrasse)
- Voltastrasse: neue Basisroute zwischen Mülhauserstrasse und Voltamatte via Übergang Höhe Fabrikstrasse

3. Erläuterungen zum Strategie- und Massnahmenbericht

Der Strategie- und Massnahmenbericht hiess im TRP Velo 2013 noch Erläuterungsbericht. Um Klarheit mit den Begrifflichkeiten in der Richtplanung zu schaffen, wurde er umbenannt. Es wurden einige redaktionelle Änderungen zur Angleichung von TRP Velo und TRP FW vorgenommen, so ist z.B. die Beschriftung von Abbildungen und Tabellen neu unterhalb statt oberhalb der entsprechenden Darstellung angeordnet.

3.1 Zweck des Berichts

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

3.2 Inhalt

Kapitel 1 wurde neu strukturiert. Der Text in Kap.1.1. wurde betreffend Wirkung ausgebaut. Kap. 1.2 wurde in Bezug auf den Anlass und Umfang der Anpassung des TRP Velo aktualisiert. Das bisherige Kapitel 1.3, Ausgangslage, wurde in Kap. 1.1, Bedeutung des Veloverkehrs, integriert und mit den neusten statistischen Daten aktualisiert. Das bisherige Kap. 1.4, Zweck und Verbindlichkeit des TRP Velo, wurde in zwei Kapitel unterteilt (neu Kap. 1.3, Zweck, Kap. 1.6 Verbindlichkeit). Zur Verbindlichkeit wird auch das Verfahren zum Einbezug des Bundes erläutert. Das Kapitel 1.5, Ziele des TRP Velo, wurde umbenannt in Wirkungsziele des TRP Velo. Das Kap. 1.6, Inhalt des Teilrichtplans Velo, ist neu Kap. 1.4 und wurde zugunsten einer besseren Verständlichkeit umstrukturiert und umformuliert. Ein beschreibender Abschnitt zur Veloparkierung wurde in das Kap. 4.2 verschoben.

In **Kapitel 2** wurden kleine Anpassungen und notwendige Aktualisierungen vorgenommen. Das Kap. 2.1 wurde u.a. um einen Verweis auf das verkehrspolitische Leitbild ergänzt. Entfernt wurde dafür zum einen die Städteinitiative, deren Gegenvorschlag bereits ins kantonale Umweltschutzgesetz eingeflossen ist. Zum anderen die Charta für eine nachhaltige, städtische Mobilität sowie die BVD-Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, deren Leitlinien in das verkehrspolitische Leitbild eingeflossen sind. Kap. 2.2 wurde mit dem § 30 der Kantonsverfassung ergänzt. Die Planungsgrundlagen in Kap. 2.3 sind aktualisiert, der aktuelle Entwurfsstand der parallel laufenden Anpassung Mobilität des RP BS ist eingeflossen. Die Aktualisierung von RP und TRP auf Basis der Vernehmlassungen wird aufeinander abgestimmt.

Kapitel 3 wurde mit den Grundsätzen zu den einzelnen Teilstrategien aus Kap. 4 ergänzt. Die Zusammenlegung von Teilstrategien und zugehörigen Grundsätzen dient der besseren Übersichtlichkeit und Verständlichkeit. In den Teilstrategien 7 und 8 wurde der Begriff „Velorouten“ durch das allgemeinere Wort „Veloinfrastruktur“ ersetzt, da auch Veloparkieranlagen gemeint sind.

Kapitel 4 wurde folglich um das Kap. 4.1.1, Grundsätze zu den Teilstrategien gekürzt (siehe vorherige Erläuterungen).

Neu werden im Kap. 4.1 die Schritte der Veloverkehrsplanung erläutert. Der einleitende, leicht angepasste Text zur Aufteilung in zwei Netze wurde von Kap. 4.1.3 zu 4.1.1 (neu Velonetz-Typen mit Tabelle) verschoben. Dies verbessert die Verständlichkeit. Zudem wurde eine Tabelle „Gliederung der Veloverkehrsinfrastruktur Kanton Basel-Stadt“ ergänzt. Kap. 4.1.2 zu Qualitätsanfor-

derungen wurde leicht umbenannt und die Tabelle textlich geringfügig angepasst. Kap. 4.1.3, Netzdefinition und –gestaltung, wurde umbenannt in Definition und Gestaltung des Veloroutennetzes und gekürzt (siehe Kap. 4.1.1). Ein Abschnitt zu den bereits in Tabelle 2 beschriebenen Attraktoren ergänzt Kap. 4.1.3, dessen einleitender Text angepasst wurde. Die Tabelle 3 zu Anforderungen hat geringfügige Änderungen erfahren. Zu Kap. 4.2 wurde der letzte Abschnitt aus Kap. 1.6 zur Veloparkierung verschoben. Die Kapitelstruktur und Benennung von Kap. 4.2 wurde derjenigen von Kap. 4.1 angepasst. Kap. 4.2.1 heisst neu Veloparkierungs-Typen und besteht aus einem neuen einleitenden Abschnitt sowie aus dem bisherigen leicht geänderten Text. Kap. 4.2.2 heisst neu Zielsetzungen zu Qualitätsanforderungen an Veloparkieranlagen und Kap. 4.2.3 neu Definition und Gestaltung der Veloparkieranlagen. Der einleitende Text wurde leicht angepasst.

Kapitel 5 umfasst die örtlichen Festlegungen im Sinne der Netzlücken und ist eng auf die parallele Erarbeitung des TRP FW und die Anpassung Mobilität des kantonalen Richtplans abgestimmt. Die örtlichen Festlegungen des Veloroutennetzes werden auch einzeln im RP BS aufgeführt, nicht im selben Detaillierungsgrad wird die Veloparkierung aufgelistet.

Alle örtlichen Festlegungen wurden alphabetisch geordnet, sodass sie einfacher auffindbar sind. Die erläuternden Texte wurden mit denjenigen des TRP FW abgestimmt und die Namen mit dem Agglomerationsprogramm abgeglichen.

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

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

Für A-Projekte der 1. und 2. Generation liegt ein Bundesbeschluss zur Mitfinanzierung vor. B- und C-Projekte sind nicht gesichert. Der Bundesbeschluss zur 3. Generation ist noch ausstehend und wird 2019 erwartet.

Nachfolgende Tabelle umfasst alle örtlichen Festlegungen zu Netzlücken sowie die Gründe für allfällige Anpassungen gegenüber dem TRP Velo 2013:

Örtliche Festlegungen kantonales Veloroutennetz (in Teilrichtplankarte)	Koordinationsstand	Begründung für Änderungen
b) Fuss- und Veloverbindung St. Johannis-Park–Huningue (Rheinpromenade)	Festsetzung	umgesetzt
e) Fuss- und Veloverbindung Hafen Kleinhünigen/Klybeck	Festsetzung	umgesetzt
g) Fuss- und Veloverbindung Erlenmatt	Festsetzung	In Umsetzung
i) Veloverbindung Lange Erlen	Festsetzung	umgesetzt
j) Fuss- und Veloverbindung bei Schwarzwaldbrücke über den Rhein	Vororientierung	mit Veloöffnung Eisenbahnsteg umgesetzt
A) Arealquerung klybeckplus Nord-Süd (Färberstrasse – Wiesenschanzweg)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt
B) Arealquerung klybeckplus West (Mauerstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung klybeckplus ergänzt
C) Bahnunterführung Grienbodenweg (Stettenfeld) <i>(in Karte aufgrund Kleinräumigkeit der Massnahme nicht erkennbar)</i>	Festsetzung	In Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt eingereicht

D) Fuss- und Velobrücke Dreiländereck „Hafenbrücke“	Festsetzung	Aufgrund Projektstand und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt neuer Stand, Name angepasst
E) Fuss- und Velobrücke „Güterbahnhof Wolf“	Vororientierung	Name angepasst
F) Fuss- und Velobrücke „Sevogelbrücke“ (St. Alban – Wettstein)	Vororientierung	Name angepasst
G) Fuss- und Velobrücke „Zollibrücke“	Festsetzung	Name angepasst, aufgrund Projektstand neuer Stand
H) Fuss- und Veloerschliessung Parc des Carrières (Bachgraben – Rue de Bâle)	Festsetzung	Aufgrund aktueller Planungen zum Parc des Carrières und Einreichung in Aggloprogramm 3. Generation als A-Projekt ergänzt
I) Fuss- und Velopasserelle Wolf – St. Alban	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
J) Fuss- und Veloverbindung Bad. Bahnhof – Grenzach-Wyhlen	Vororientierung	In Aggloprogramm 3. Generation als C-Projekt eingereicht. Name angepasst
K) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Nord	Zwischenergebnis	Früher Sammelposition „Fuss- und Velowege Dreispitz“, aufgrund Arealentwicklungen auf Projekte aufgeteilt und Stand angepasst
L) Fuss- und Veloverbindung Dreispitz Süd (Gleisbogen)	Vororientierung	Früher Sammelposition „Fuss- und Velowege Dreispitz“, aufgrund Arealentwicklungen auf Projekte aufgeteilt und Stand angepasst
M) Fuss- und Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse – Theodor Herzl-Strasse	Zwischenergebnis	Stand angepasst
N) Fuss- und Veloverbindung Hexenweglein – St. Jakob	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
O) Fuss- und Veloverbindung Klybeckquai (Inselstrasse – Uferstrasse)	Vororientierung	Aufgrund Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen ergänzt
P) Fuss- und Veloverbindung Lysbüchel	Festsetzung	Aufgrund Arealentwicklung Volta Nord ergänzt
Q) Fuss- und Veloverbindung Wolf – Zeughaus	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Wolf ergänzt
R) Fuss- und Veloverbindung Zoll Burgfelden – Freizeitgartenareale Reibertweg / Lacheweg / Basel West	Festsetzung	Aufgrund aktueller Planungen zum Parc des Carrières ergänzt
S) Gleisfeldquerung Ost für Veloverkehr am Bahnhof Basel SBB	Vororientierung	Name angepasst; Trennung von Massnahme Fussverkehr da unterschiedlicher Koordinationsstand
T) Lörrach/Riehen: Steg Gewerbekanal/Mühleteich	Festsetzung	Stand angepasst
U) Rheinbrücke Hafen – Huingue Sud	Zwischenergebnis	Aufgrund aktueller Planungen zum 3Land ergänzt
V) Veloverbindung Bhf. St. Johann – Saint-Louis	Vororientierung	Aufgrund Arealentwicklung Volta Nord ergänzt
W) Veloverbindung Dreispitz Nord – Walkeweg	Zwischenergebnis	Aufgrund Arealentwicklung Walkeweg ergänzt

Alle örtlichen Festlegungen zu den Veloparkierungsanlagen sind unverändert mit Ausnahme nachstehender Örtlichkeiten:

Örtliche Festlegungen Bike&Ride (in Teilrichtplankarte)	Koordinations- stand	Begründung für Änderungen
ab) Burgfelden Grenze	Festsetzung	Umgesetzt, neuer Standort beim Zoll aufgrund Verlängerung Tram 3
ae) Riehen Grenze	Festsetzung	In Umsetzung
e) Bad. Bahnhof (Nord)	Zwischenergebnis	Bisher schon in Karte, in Liste versehentlich nicht enthalten
h) Velostation Innenstadt – Heuwaage	Zwischenergebnis	Planungsstand fortgeschritten, Stand angepasst

Bei den örtlichen Festlegungen der Velostationen wurde die Bezeichnung Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt gekürzt auf Velostation Innenstadt. In der Tabelle 5, Örtliche Festlegungen zu Velostationen, werden die sechs Velostationen Innenstadt jeweils nur noch mit der Örtlichkeit bezeichnet (z.B. Velostation Heuwaage).

Kapitel 6 wurde aktualisiert. Der Regierungsrat hat am 30. August 2016 das Umsetzungsprogramm zum TRP Velo 2013 zustimmend zur Kenntnis genommen. Zwischenzeitlich sind auch die Mittel aus den beiden Rahmenausgabenbewilligungen Velo und Langsamverkehr aufgebraucht. Somit hat sich die Finanzierung geändert. Sie basiert auf den Prozessen gemäss kantonalem Finanzhaushaltsgesetz (FHG).

4. Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung und Mitwirkung

Nach Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung (öffentliches Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren) vom [DATUM ergänzen] werden an dieser Stelle die Ergebnisse zusammenfassend präsentiert.

Der Mitwirkungsbericht gemäss § 74 Abs. 2 BPV kann beim BVD an der Dufourstrasse 40 in Basel eingesehen oder via Internet (<http://www.mobilitaet.bs.ch/XXX>) heruntergeladen werden.

4.1 Externer Vernehmlassungskreis

4.2 Überblick über die Rückmeldungen

4.3 Zusammenfassung der Auswertung der externen Vernehmlassung