Entwicklungskonzept „Stadtraum Bahnhof SBB“

Bericht zur öffentlichen Vernehmlassung vom 16. Juni bis 15. September 2020 (Fristverlängerung bis 30. September 2020)

24. November 2020

Vernehmlassungsadressaten

Die Vernehmlassung hat sich an alle interessierten Personen, Institutionen und Fachstellen gerichtet und wurde öffentlich aufgeschaltet. Direkt betroffene Grundeigentümer sowie die politischen Parteien wurden per Schreiben zur Vernehmlassung eingeladen. Alle weiteren Interessierten wurden über das Vernehmlassungsportal des Kantons Basel-Stadt informiert (http://www.regierungsrat.bs.ch/vernehmlassungen).

Folgende 34 Personen, Institutionen und Fachstellen haben zum Entwicklungskonzept Stellung genommen (Datum des Schreibens in Klammer):

- ACS beider Basel (15. September 2020)
- Basler Verkehrs-Betriebe (15. September 2020)
- BSA Basel (15. September 2020)
- Carrosserie Suisse Nordwestschweiz (12. September 2020)
- Christian Thommen (20. August 2020)
- Countdown 2030 (13. September 2020)
- CVP Basel Stadt (11. September 2020)
- Edith Maryon AG (08. September 2020)
- EVP Basel-Stadt (10. September 2020)
- FDP Basel-Stadt (2. September 2020)
- Gewerbeverband Basel-Stadt (15. September 2020)
- Glp Basel-Stadt (2. September 2020)
- GRÜNE Basel-Stadt (15. September 2020, Datum der Medienmitteilung)
- Handelskammer beider Basel (15. September 2020)
- Hauseigentümerverband (HEV) Basel Stadt (15. September 2020)
- Heimatschutz Basel (10.Juli 2020)
- Helvetia Versicherungen AG, Immobilien Projekte Schweiz (15. September 2020)
- Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr – Nordwestschweiz (IGÖV Nordwestschweiz) (15. September 2020)
- Jugendzentrum Purple Park (JuAr Basel) (16. September 2020
- Markthallen AG Basel (15. September 2020)
- Matthias Braun (14. September 2020)
- Neue Gruppe Bahnhof (15. September 2020)
- Pensionskasse des Bundes PUBLICA sowie schweizerische Unfallversicherungs-Anstalt Suva vertreten durch Kellerhals Carrard (24. September 2020)
- Planungsgruppe Gundeldingen (umfasst Neutraler Quartierverein Gundeldingen NQVG, Interessengemeinschaft Gewerbe Gundeldingen IGG, Wohnliches Gundeli Ost WGO, Quartierkoordination Gundeli QuKoG), (4. September 2020)
- Post / SBB (20. Juli 2020)
- Pro Natura Basel (7. September 2020
- Pro Velo beider Basel (15. September 2020)

- PSP (8. September 2020)
- SP Basel-Stadt (3. September 2020)
- Swiss Prime Site Immobilien AG (24. September 2020)
- TCS beider Basel (14. September 2020)
- USIC, Regionalgruppe Basel (14. September 2020)
- WIMAG Weibel Immobilien AG (11. September 2020, sowie Mail vom 15. September 2020)
- WWF Region Basel (29. September 2020)

Legende zur Verarbeitung der Stellungnahmen

- Seite: Seitenzahl im Vernehmlassungsentwurf
- Kapitel: Kapitelangabe (Thema)
- Autor: Verfasser der Stellungnahme
- Inhalt: Wortlaut der Stellungnahme
- Entscheid: Diese Spalte enthält den begründeten Entscheid über die Verarbeitung der betreffenden Rückmeldung im Entwicklungskonzept. Mögliche Entscheide sind:
  - Übernehmen: Die Anregung wird übernommen. Es erfolgt eine Anpassung des Entwicklungskonzepts.
  - Prüfen: Die Anregung wird im weiteren Projektverlauf geprüft. Weiterleitung an zuständige Fachstelle / Instanz / Projekt in der Umsetzungsphase. Es erfolgt keine Anpassung im Entwicklungskonzept.
  - Kenntnisnahme: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt keine Anpassung im Entwicklungskonzept.
- Anpassung: Wortlaut der Anpassung im Entwicklungskonzept (Text oder Karte)

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
0	Allgemein	PSP Swiss Property	Als Eigentümerin verschiedener Liegenschaften in Basel und speziell im Bereich des Stadtraums Bahnhof SBB möchten wir gerne zum Entwicklungskonzept Stellung nehmen. Wir begrüssen die Initiative, denn wir haben eine stetige Zunahme der Passagier- und Verkehrsströme beobachtet und denken, dass eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger insbesondere auf dem Centralbahnplatz dringend ist. Ebenso dringend scheint uns eine Entlastung der zentralen Gleisquerung und der Bahnhofshalle von Personenströmen. Dabei sehen wir im Konzept zwar weitere Querungen im Westen des Bahnhofs, im Osten, wo mit Peter Merian-, Jacob Burckhardt-Haus und dem Grosspeter-Areal im Norden oder (neben anderen) unserer grossen Liegenschaft an der Hochstrasse, auf Gundeldinger Seite grosse Personenströme von und zum Bahnhof Ihren Ursprung haben, wird kein zusätzliches Angebot geschaffen. Hier empfehlen wir von der Peter-Merian-Brücke weitere Perronzugänge zu schaffen. Mit einer solchen Massnahme könnten die Personenströme aus dem Osten schon vor dem eigentlichen Areal abgefangen werden und könnten direkt auf die Perrons gelangen.	Kenntnisnahme Begründung: Es sind bereits Zugänge aus der Überbauung Nauentor (Magistrale) zu den Perrons vorgesehen.	Keine
0	Allgemein	Heimatschutz Basel	Der Heimatschutz Basel begrüsst die grundsätzliche Absicht, in die Planung rund um den Bahnhof SBB Ordnung und die verschiedenen Elemente miteinander in Bezug zu bringen. Gemäss unserem statutengemässen Vereinszweck möchten wir uns nur am Rande auf die vorrangigen verkehrsplanerischen Aspekte einlassen. Wir beschränken uns auf eine grundsätzliche Stellungnahme und werden nicht dem schwierig zu handhabenden Frageraster folgen.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeine Bemerkung	Keine
0	Allgemein	Post / SBB	Post und SBB entwickeln partnerschaftlich mit dem Kanton Basel-Stadt das Areal Nauentor. Mit dem Bericht zur Planauflage vom 30. Mai 2018 und dem Ratschlag des Regierungsrats an den Grossen Rat vom 22. Januar 2020 wurden die Themen des Entwicklungskonzepts des Stadtraums Bahnhof SBB bereits behandelt. Aus diesem Grunde können wir dem Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB im Grundsatz zustimmen und sehen im vorliegenden Dokument gegenüber dem laufenden Ratschlag keine massgebende Abweichung.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	Keine
0	Allgemein	glp Basel-Stadt	Generell möchten wir die sehr hohe Qualität des umfassenden Konzeptes würdigen. Sehr viele der Entwicklungsziele sind richtig erkannt, und zur Umsetzung sind zweckmässige Massnahmen vorgeschlagen. Besondere Herausforderungen werden in der Gestaltung des Markthallenplatzes liegen, bei dem der heutige Verkehr stark reduziert werden soll und die Zufahrt Richtung Autobahn grossräumig umfahren werden soll. Vermutlich wird sich ein Markthallenplatz mit grosser Aufenthaltsqualität nicht ohne angepassten Ersatzneubau des Elsässertores schaffen lassen. Zudem stellt sich die Frage, wie die vorgesehene Fahrspurreduktion mit Massnahmen begleitet werden kann, um sicherzustellen, dass sich das Verkehrsaufkommen reduziert. Ohne Begleitmassnahmen ist davon auszugehen, dass dieser Verkehrsknotenpunkt weiterhin stark belastet bleibt.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Als besonders wichtig und dringend erachten wir die Konzeptidee, mit einer neuen Margarethenbrücke einen direkten Zugang zu den Geleisen zu schaffen. Eine weitere Herausforderung wird die Umsetzung des willkommenen Zieles, durch Vereinfachung der unterschiedlichen Stadtebenen eine starke Verbindung zur Elisabethenanlage herzustellen. Die in allen Teilbereichen vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas werden sehr geschätzt. Ebenfalls positiv würdigen wir das Vorhaben, die Attraktivität für Velofahrerinnen und Velofahrer über schnelle und funktionale Verbindungen sowie über den Ausbau von Parkplätzen zu steigern. Zuletzt gilt es, für neue Mobilitätsformen vorbereitet zu sein und genügend Raum für eine «Aufwärtskompatibilität» zu schaffen, was derzeit im Konzept noch nicht erkennbar ist. Generell lässt sich abschliessend festhalten, dass die glp Basel-Stadt das umfassende Konzept sehr begrüsst und mit Spannung die nächsten Planungsschritte sowie die Kostenschätzungen erwartet.		
0	Allgemein	glp Basel-Stadt	Grundsätzlich stellen wir in Frage, ob die vorgesehenen Massnahmen den potenziellen Entwicklungen im Dreispitz-Areal und Wolf genügend Rechnung tragen. Die Personenströme sind im Konzept in erster Linie auf die Innenstadt ausgerichtet.	Übernehmen	Bedeutung Peter Merian-Brücke textlich erläutern und Vertiefungsbedarf im Vertiefungsraum 5 hierzu ausführen
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Die SP Basel-Stadt begrüsst viele Aspekte des Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB und fordert noch gewisse Präzisierungen, wo Unklarheiten bestehen, resp. Justierungen, wo eine konsequente Erhöhung der Aufenthaltsqualität noch fehlt.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Grundsätzlich wird klar, dass das Konzept die Attraktivität des Stadtraums Bahnhof für jene erhöhen will, die sich dort aufhalten oder ihn zu Fuss oder mit dem Velo passieren. Die Fussverkehr- und Veloverkehr-Förderung geniessen im Konzept eine hohe Priorität. So wird das Konzept dem gesetzlichen Auftrag gerecht. Jedoch wird dem Bedürfnis nach zusätzlichen Abstellplätzen für Fahrräder unserer Meinung nach entschieden zu wenig Rechnung getragen.	Kenntnisnahme Begründung: Das Entwicklungskonzept beinhaltet Vorschläge für neue Velo-Abstellplätze. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Vereinbarungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Als sehr positiv bewertet die SP Basel-Stadt die zusätzlichen Ankunftsorte, die angestrebte Vernetzung und die Durchlässigkeit, die erreicht werden sollen.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Auf dem Centralbahnplatz begrüsst die SP die im Konzept enthaltene Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger. Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass das Sicherheitsgefühl der Fussgänger*innen deutlich steigt.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Ganz ausdrücklich begrüsst die SP Basel-Stadt der Verbesserung des Bahnhofzugangs von der Margarethenbrücke her. Die Ausgestaltung dieses «Platzes» kann aber noch deutlich grosszügiger gestaltet werden. Dass in der Verlängerung der Brücke die Innere Margarethenstrasse als Achse entwickelt werden soll, begrüsst die SP ebenso.	Prüfen Begründung: Die Ausgestaltung der Markthallenbrücke ist Gegenstand weiterer Planungen der SBB und Kanton Basel-Stadt. Der Entscheid für die Fokussierung auf den Markthallenplatz birgt diverse Vorzüge, die im Vertiefungsraum 1 (S.37) dargelegt sind.	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Irritiert ist die SP über die nachlässige Behandlung der Bahnhof-Ostseite. Das Thema Taxistandplätze fehlt im Konzept ganz und muss noch ergänzt werden. Dieses Angebot gehört zu einem städtischen Bahnhof definitiv dazu. Aktuell ist die Situation nicht befriedigend, sie muss verbessert werden, es sind (möglichst gedeckte) Ausladeplätze nötig.	Kenntnisnahme Begründung: Eine vertiefende Betrachtung der Ostseite bzw. der Südkante kann erst im Rahmen der Entscheide und Planungen der SBB weiterentwickelt werden und ist daher als Vertiefungsbedarf aufgeführt.	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Zu zögerlich ist auch die Einführung des Tram 30 berücksichtigt im Konzept. Der Grosse Rat hat dazu bereits Ja gesagt und diesen Tramnetzentwicklungs-Bestandteil hoch priorisiert.	Prüfen Begründung: Die Machbarkeit wird in den Studien zur Tramnetzentwicklung zu klären sein. Die Tramlinie 30 ist im Arbeitspaket 1 aufgeführt (S. 78).	Hinweis in Vertiefungsbedarf Vertiefungsraum 4, S. 64
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Nicht erwähnt wird die Bus-Terminal-Thematik, dazu macht das Konzept keine Aussagen. Nach Meinung der SP Basel-Stadt muss für nichtkommerzielle Angebote eine Ein- und Aussteigezone vorgesehen werden.	Kenntnisnahme Begründung: An den fünf Haltekanten in der Meret Oppenheim-Strasse wird im Konzept festgehalten (vgl. Text. S. 70 erster Absatz). Weitere Vertiefungen sind im Rahmen der Entscheide und Planungen der SBB und des Kantons möglich.	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Nicht vergessen werden darf die Anbindung Riehens an den Bahnhof SBB. Sollte der 8er nicht wie im Tramnetzentwicklungsplan vorgesehen über den Wettsteinplatz fahren, muss es eine alternative, direkte Verbindung an den Wettsteinplatz und die Messe geben, so dass die Reisenden nach Riehen dort ihre Anschluss-Bus- oder Tramverbindungen erreichen können.	Kenntnisnahme Begründung: Der Bahnhof SBB ist mit der neuen Streckenführung vom Wettsteinplatz her direkt angebunden. Eine direkte Linie zwischen Wettsteinplatz und Centralbahnplatz muss im Rahmen der Liniennetzplanung in Abstimmung mit der Tramnetzentwicklung geprüft werden.	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Die Aufwertung der Südkante zu einer «Visitenkarte» für die ankommenden hält die SP für ein falsches Ziel. Es ist der Verlust von günstigem Wohnraum zu befürchten.	Kenntnisnahme Begründung: Die Adressierung bedingt vor allem eine Verbesserung der Zugänglichkeit und Auffindbarkeit für die	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				südlichen Stadtquartiere.	
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Hingegen wäre es sinnvoll gewesen, den IWB-Standort an der Solothurnerstrasse selber auch stärker in die Überlegungen einzubeziehen, nicht nur sein Umfeld. Schon heute nimmt er als Mobility-Standort eine Funktion ein, die für die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof SBB von Bedeutung ist.	Kenntnisnahme Begründung: Im Rahmen des Projekts lag der Schwerpunkt auf der Integration der Zugänge zum Bahnhof und die Gestaltung der öffentlichen Räume. Städtebauliche Überlegungen und konkrete Projektierungen müssen nachgelagert und gemeinsam mit den Eigentümern erfolgen.	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Es fehlt weiter die Idee der Mobilitäts-Hubs: Zonen, in denen man von der Bahn auf die unterschiedlichen Sharing-Angebote wechseln kann. Für eine zukunftsfähige Verkehrsstrategie muss das zwingend Bestandteil des Bahnhofkonzeptes sein.	Teilweise übernehmen Begründung: Der Bahnhof ist bereits ein Mobilitäts-Hub, der den Umstieg von der Bahn auf verschiedene Sharing-Angebote ermöglicht. Die Idee der Weiterentwicklung des Mobilitäts-Hubs am Bahnhof SBB Basel nimmt einen hohen Stellenwert in der Politik der SBB und des Kantons ein. Die SBB wird hierzu weitere Studien durchführen, in denen auch der Umgang mit weiteren Mobilitätsangeboten behandelt wird. Die Thematik ist daher nicht Gegenstand dieser Studie.	Einfügen im Text im Kapitel Analyse 4.2
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Dass eine teilweise Überdeckung des Gleisfeldes mit all ihren neuen Möglichkeiten nicht in die Überlegungen einbezogen wurde, ist enttäuschen. Siehe dazu auch die Anregung in Antwort auf Frage 6.	Kenntnisnahme Begründung: Verweis auf die Volksabstimmung vom 22. September 2013 Initiative «Central Park Basel».	keine
0	Allgemein	SP Basel-Stadt	Einer unserer Kritikpunkte zum vorliegenden Gesamtkonzept gilt dem Fehlen eines Stufenplans für die Umsetzung. Es ist überhaupt nicht ersichtlich, in welchem Zeitraum die Bevölkerung mit der Verwirklichung des Konzeptes rechnen kann. Dies gilt es zu ergänzen.	Kenntnisnahme Begründung: Viele der Vorschläge müssen zuerst in vertiefenden Untersuchungen hinsichtlich ihrer Machbarkeit weiter abgeklärt werden und mit politischen Entscheiden auch finanziell alimentiert werden. Erst im Anschluss ist eine verbindliche und detailliertere Terminplanung sinnvoll.	keine
0	Weiteres	SP Basel-Stadt	Gleisfeld / Überdachung: Die SP fordert den Einbezug der Stromgewinnung in das Konzept. Die Gleisfelder zwischen Margarethenbrücke und Passerelle, sowie zwischen Passerelle und Nauentor sind gut geeignet für eine Solar-Komplett-	Kenntnisnahme Begründung: Dieser Aspekt muss sowohl bei den privaten Projekten als	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Überdachung. Ein solches Kraftwerk hätte eine Leistung von ca. 8 MWp und würde etwa den Strombedarf für 1'750 Basler Haushalte decken. Für einen Stadtkanton wie Basel-Stadt ist es sonst schwierig so grosse Flächen für die PV-Nutzung zu finden. Ein solches Solardach könnte neben der Stromproduktion auch noch weitere Funktionen übernehmen: - Schutz vor Niederschlag für wartende, ein-, aus, und umsteigende Passagier*innen. Bei Starkregen und Wind bieten die üblichen Perron-Überdachungen nur auf einem schmalen Streifen und somit nur für wenige Passagiere tatsächlich Schutz. - Schutz vor Hitze. Die Gleisanlage würde durch eine solche Anlage beschattet und rund 20% der auftreffenden Sonnenenergie in elektrischen Strom umgewandelt. Dies dürfte sich vorteilhaft für das lokale Stadtklima auswirken. - Die Solarmodule könnten als schallisolierende Verbundgläser gebaut werden. So könnten die Lärmemissionen des Bahnbetriebs gedämmt werden. Der Kanton Basel-Stadt muss die SBB für dieses fortschrittliche Vorhaben begeistern und gewinnen. Die Konstruktion wäre deutlich weniger aufwändig als der bei früherer Gelegenheit angedachte Park über den Geleisen.	auch bei der Gestaltung zukünftiger Perronüberdachungen einfliessen. Dies ist bereits gesetzlich verankert und muss daher nicht separat ausgeführt werden (Untersuchungstiefe des Entwicklungskonzepts ist hier zu gering).	
0	Allgemein	Christan Thommen	Die von Herr Thommen eingereichte Stellungnahme umfasst ein 22-Seiten langes Schreiben. Darin wird das Entwicklungskonzept, die gesamte Bahnhofsplanung der SBB sowie Planungen des Kantons grundsätzlich in Frage gestellt. Der Vernehmlassungsbericht geht nicht auf Einzelaspekte dieser Stellungnahme ein, sondern fasst die wesentlichen Anliegen wie folgt zusammen: • Das Entwicklungskonzept sei von der SBB stark beeinflusst, halte einer soliden Analyse nicht stand und stelle den Bahnhof SBB nicht in einen grösseren Bezug zur Stadt. • Bemängelt wurde, dass das «Kernstück» der Entwicklung des Bahnhofs SBB, die zu eng dimensionierte Passerelle und deren Überlastung, unberührt bleibe und alle anderen Massnahmen deshalb wirkungslos seien. • Damit plane das gesamte Konzept am eigentlichen Problem vorbei und sei deshalb wertlos. • Die verkehrliche Betrachtung sei zu eng gefasst. Der Bahnhof SBB werde nicht als Teil eines regionalen S-Bahn-Systems betrachtet. • Die Innere Margarethenstrasse sei seit dem Bau des «Waaghofs» stark verkommen. Eine Aufwertung des Strassenzuges sei unrealistisch. • Die optional vorgesehene Führung der Tramlinien 1, 2, und 8 über die Elisabethenstrasse verschlechtere die Umsteigebeziehungen stark. • Die Reduktion der Tramspuren von sechs auf vier am Centralbahnplatz trage nichts zur Entlastung des Platzes beitrage. Ähnliches gelte für die Reorganisation des Busverkehrs. • Die vorgeschlagenen Aufgänge zur Margarethenbrücke führen zu keinem	Kenntnisnahme Begründung: Konkrete Anträge sind nicht formuliert. Die einzelnen Punkte sind unter den verschiedenen Vertiefungsräumen zum grossen Teil behandelt.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Mehrwert, da sie mitten im «Niemandsland» enden würden und eine Geldverschwendung wären. • Wichtige Gegebenheiten seien nicht berücksichtigt, so beispielweise die unterschiedlichen Benutzergruppen, die Bedeutung der Strecke Aeschenplatz – Bahnhof SBB und die Notwendigkeit einer zusätzlichen Tramlinie (11) beim Bahnhofeingang Gundeldingen. • Es fehle der Abgleich der Planungen zwischen dem Projekt Herzstück und der Personenerschliessung des Bahnhofs. • Auf der Nordseite sei die Personenerschliessung in eine unterirdische Halle unter der Viaduktstrasse zu führen, mit einem Ausgang auf den Vorbereich des Elsässertors. Zudem sei der Zoo Basel mittels dieser Unterführung direkt zu erschliessen. • Auf die Realisierung der Personenunterführung West, die Aufgänge zur Margarethenbrücke und den Markthallenplatz sei zu verzichten. • Für einen leistungsfähigen Ausgang auf der Gundeldinger Seite (Meret-Oppenheim-Platz) sei das Logistikzentrum der SBB abzureissen. Die vollständige Stellungnahme kann beim Planungsamt BS bezogen werden		
0	Allgemein	Gewerbeverband Basel-Stadt	Aus städtebaulicher Sicht steht der Gewerbeverband Basel-Stadt der Konzeption eines Entwicklungskonzepts Stadtraum Bahnhof SBB in Basel positiv gegenüber. Massnahmen zur Steigerung der Lebensqualität und Stärkung der Standortattraktivität des Stadtraums Bahnhof SBB sind grundsätzlich positiv. Durch eine qualitativ hochwertige Verdichtung rund um den Bahnhof kann zudem der Druck auf die noch wenigen bestehenden Wirtschaftsflächen gesenkt werden. Die noch bestehenden Gewerbeflächen stehen unter grossem Umnutzungsdruck zugunsten einer wertschöpfungsintensiveren Wohnnutzung. Daher sind die Überlegungen und Ziele zum Stadtraum Bahnhof SBB und die damit einhergehenden Planungsmassnahmen von grosser Bedeutung. Eine Verdichtung für mehr Wohnen und Arbeiten an einer solchen Lage ist begrüssenswert. Der Gewerbeverband Basel-Stadt stimmt mit der Projektleitung überein, dass die Ankunftssituation beim Bahnhof SBB verbessert werden muss. Der öffentliche Raum muss hochwertiger und repräsentativer gestaltet werden. Zudem sollen die Verdichtungspotenziale rund um den Bahnhof SBB in Form von Hochhäusern ausgenutzt werden. Der Stadtraum Bahnhof SBB ist prädestiniert für eine starke Verdichtung mit höheren Gebäuden bzw. Hochhäusern. Diese machen eine gesamthafte Aufwertung mit einer hohen Aufenthalts- und Begegnungsqualität bei einer gleichzeitig hohen Verdichtung möglich.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
0	Allgemein	Gewerbeverband Basel-Stadt	Allfällige Massnahmen zur Erhöhung der mikroklimatischen Vielfalt sollen mit Einbezug privater Liegenschaftseigentümer bzw. Grundbesitzer erfolgen (s. Seite 81). Eine Entsiegelung privater ebenerdiger Flächen ohne Einbezug der Besitzer lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt ab.	Kenntnisnahme Begründung: Die Massnahme zur Entsiegelung privater Flächen wird im Bericht als eine mögliche aufgeführt. Eine Umsetzung auf privatem Grund	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				bedingt der Zustimmung der Eigentümerschaft und entspricht nicht der gewählten Bearbeitungstiefe.	
0	Allgemein	Gewerbeverband Basel-Stadt	Aus verkehrstechnischer Sicht muss das vorliegende Entwicklungskonzept jedoch als grosse Enttäuschung bezeichnet werden. Es steht ausser Frage, dass es in einem dicht bebauten Gebiet wie der Stadt Basel alles andere als einfach ist, Lösungen zu finden, die für alle Verkehrsträger eine Verbesserung (oder zumindest keine Verschlechterung) darstellen (Pareto-Effizienz). Die «Lösungsansätze» im vorliegenden Papier sind allerdings durchs Band nach demselben, für eine ganzheitliche Verkehrsplanung leider völlig ungeeigneten Muster gestrickt, indem Verkehrsfläche des MIV «freigespielt» und anderen Verkehrsträgern «zugespielt» werden soll. Dieser Ansatz ist absolut untauglich, haben doch die Strassen – insbesondere auch im Umfeld des Bahnhofs SBB – nicht nur eine wichtige Zubringerfunktion, sondern sind für die gesamte städtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung (Stichworte: City-Ring, Autobahnzubringer Nauenstrasse). Durch die Zunahme an neuen Mobilitätsformen (zum Beispiel Sharing-Systeme), der Verknüpfung von ebendiesen (Multimodale Mobilität), der Vollautomatisierung der Fahrzeuge (selbstfahrende Autos) und auch durch die neue S-Bahn-Struktur (Herzstück) wird sich das Verkehrssystem bzw. das Verständnis von Mobilität in Basel-Stadt in den nächsten Jahrzehnten fundamental verändern. Dem Strassenraum kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Im städtischen Raum dürften sich flexible und somit kostengünstigere Mobilitätsformen (z.B. Mehrgelenkbusse) gegen klassische schienengebundene Verkehrsträger (Tram) durchsetzen. Die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr verschwinden zunehmend. Um all diesen Ansprüchen bzw. Entwicklungen gerecht zu werden, ist die Sicherstellung der bestehenden Mobilitätsfläche von allergrösster Bedeutung. Leider setzt das vorliegende Konzept jedoch teilweise auf Rückbaumassnahmen inkl. Entsiegelungen, wodurch die für Mobilitätszwecken nutzbare Fläche weiter abnimmt. Der Gewerbeverband Basel-Stadt unterstützt das Ziel, das Umfeld des Bahnhofs SBB für den Fuss- und Veloverkehr einfacher und sicherer zu gestalten. Es ist jedoch nicht akzeptabel, dass das vorliegende Konzept den Umgang mit dem MIV nur am Rande thematisiert. Der Ost-West Hauptverkehrsstrom des MIV wird mit der vorliegenden «Entwicklungskonzept» massiv eingeschränkt. Wie aber der MIV in Zukunft umgeleitet werden soll, soll erst später evaluiert werden. Eine solche «Nicht-Planung» ist für den Gewerbeverband Basel-Stadt nicht hinnehmbar. Er erwartet deshalb, dass das Konzept unverzüglich überarbeitet wird und Lösungsansätze zur Sicherung der MIV-Kapazitäten im Perimeter ins Konzept	Kenntnisnahme Begründung: Die vorgeschlagenen Eingriffe sind im Hinblick auf die Machbarkeit im Gesamtverkehrssystem noch im Rahmen nachgelagerter Studien zu prüfen. Mit dem Umweltschutzgesetz besteht zudem ein expliziter Auftrag, eine effiziente und umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Der Autoverkehr weist in diesen Bereichen Defizite auf. Flächen müssen dabei neu zugeteilt werden. Wenn sich die Stadt auch künftig positiv weiterentwickeln will, bedarf es effizienter und leistungsfähiger Verkehrsmittel wie dem Tram. Aus ökonomischer und gesamtverkehrlicher Sicht sind auch in Zukunft die Personenströme auf ÖV-Achsen zu bündeln und mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität wie Trams und S-Bahn zu befördern.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			eingearbeitet werden.		
0	Allgemein	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Wir begrüssen es sehr, dass mit dem Entwicklungskonzept «Stadtraum Bahnhof SBB Basel» eine umfassende Darstellung der anstehenden Entwicklungen erarbeitet wurde, die bauliche, ökologische und verkehrstechnische Aspekte umfasst. Ein besonderes Augenmerk haben wir auf die Aspekte Grünraum, Natur, Landschaft, Vernetzung und Klima gelegt. Diese wurden gut dargestellt. Wir beantragen, dass folgende Punkte in den weiteren Entwicklungsschritten angemessen beachtet werden: • Ausreichende Pflanzungen mit grossen, möglichst einheimischen Schatten spendenden Bäumen • Nur wenige Baumfällungen • Neue Grünflächen in Vorzonen und Strassenrabatten • Fassadenbegrünungen umsetzen • Flachdachbegrünungen umsetzen • Beachtung der ökologisch wertvollen Bahnhofkante Süd • Ökologische Aufwertung der Heuwaage als wichtiger Grünraum • Ökologische Aufwertung Innere Margarethenstrasse • Ökologische Aufwertung IWB-Vorplatz • Ökologische Aufwertung Meret- Oppenheim-Platz • Rückbau Markthallenbrücke zur Schaffung von neuem Grünraum • Biotopvernetzungsachse entlang der Bahnlinien im Bereich Bahnhof SBB erhalten • Biotopvernetzungsachse vom Zolli bis zum Aeschenplatz über Heuwaage, Elisabethenanlage und Aeschengraben erhalten • Belange des Natur- und Landschaftsschutzgesetzes bei Eingriffen in ökologisch wertvolle Naturobjekte • Belange des Klimaschutzes	Kenntnisnahme Begründung: Die aufgeführten Massnahmen zeigen sehr gut die Integration ökologischer Aspekte im Stadtraum Bahnhof SBB Basel auf. Das Entwicklungskonzept wurde bewusst mit einem höheren Abstraktionsgrad bearbeitet, um grundlegende Fragen aufzuwerfen und Lösungen aufzuzeigen. Aufgrund der Stufengerechtigkeit finden die Massnahmen daher im Bericht noch keine konkrete Anwendung. Diese werden in nachgelagerten Studien und in konkreten Detailprojekten jedoch weiter auszuführen sein. Diese erfolgen auf der Basis der bestehenden Instrumente unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte (vgl. Anhang 8.2).	keine
0	Allgemein	Pro Natura Basel	Die grösste Gefahr sehen wir bei den Entwicklungen im Bereich der Gleisfelder. Hier muss sichergestellt werden, dass die in Ost-West-Richtung führende Biotopvernetzungsachse nicht nur erhalten, sondern auch verbessert wird. Trotz der Überdeckungen (Projekt Nauentor) muss die Biotopvernetzung gewährleistet sein, wie es im kantonalen Biotopverbundkonzept gefordert wird. Ebenfalls kritisch sehen wir die Massnahmen an der Bahnhofkante Süd. Hier ist darauf zu achten, dass die Objekte des Inventars der schützenswerten Naturobjekte nicht tangiert werden und wenn doch, dass ausreichende Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen angeordnet werden.	Kenntnisnahme Begründing: Die bestehenden schützenswerten Naturobjekte sowie die Biotopvernetzung verlieren durch den Bericht nicht ihre Verbindlichkeit, da sie gesetzlich verankert sind.	keine
0	Allgemein	Matthias Braun (pri-	Insbesondere finde ich es fragwürdig, wenn ein solches Projekt nicht von mehreren Planungsteams, bearbeitet und überdacht wird.	Kenntnisnahme Begründung: Breite Abstützung durch	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		vat)		interdisziplinär zusammengesetztes Team und Begleitgruppe.	
0	Allgemein	USIC, Regionalgruppe Basel	Die USIC, Regionalgruppe Basel, begrüsst die Studie und kann die darin gemachten Aussagen nachvollziehen und unterstützen.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
0	Allgemein	USIC, Regionalgruppe Basel	Zu beachten ist, dass im Rahmen des Projektes Leistungssteigerung Knoten Basel eine grössere Stützmauer entlang der Meret Oppenheim-Strasse geplant ist, die es in der Studie zu berücksichtigen gilt; insbesondere bei Fragen der Gestaltung.	Kenntnisname Begründung: Die Planung für die Leistungssteigerung ist schon sehr konkret. Die Stadtbildkommission (SBK) und der Denkmalschutz sind bereits mit einbezogen und decken gestalterische Fragen mit ab.	keine
0	Allgemein	Basler Verkehrs-Betriebe	Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir beurteilen das Gesamtkonzept grundsätzlich als stimmig. Insbesondere bieten die neuen westlichen Bahnhofszugänge mit einer Stärkung des Markthallenplatzes sowie der Margarethenbrücke sehr grosse Chancen für eine bessere Abwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie die Vernetzung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr. Die geplanten massiven Umgestaltungen bieten die Chance auch die Funktionsweise des öV an diesem zentralen Ort mutig neu zu denken. Voraussetzung ist aber, dass der Verkehr von Beginn an aktiv mitgedacht wird. Dafür muss der Perimeter über den Bahnhof hinaus erweitert werden. Es bietet sich mit den geplanten Umgestaltungen an, den öV weit über den Bahnhof hinaus neu zu denken und attraktiver zu gestalten. Erst durch das grundsätzliche Überdenken der Linienkonzeption entstehen womöglich zusätzliche neue Gestaltungsmöglichkeiten und weitere Potenziale zur Aufwertung des Raums. Bleibt diese Gesamtkonzeption auch des öV aus, besteht die Gefahr das fundamentale Problempunkte nicht behoben, sondern nur unmassgeblich verbessert werden. Wir bitten darum, in den nachfolgenden Projekten, insbesondere den Arbeitspaketen im Stadtraum Bahnhof SBB Nord gemäss Seiten 78 und 79, eng eingebunden zu werden. Hier ist es essenziell, eine Netzsicht einzunehmen. Der Betrachtungsperimeter ist weit über den Bahnhof zu erweitern.	Kenntnisnahme, teilweise übernehmen Begrünung: Eine Perimetererweiterung erfolgt in nachgelagerten Studien jeweils entsprechend der konkreten Fragestellungen. Die Netzsicht wird mit der Tramnetzentwicklung abgedeckt.	«Einbindung Basler Verkehrs-Betriebe» ergänzen auf S. 78
0	Allgemein	Countdown 2030	Der Countdown2030 entnimmt dem Schlussbericht zum Entwicklungskonzept „Stadtraum Bahnhof SBB Basel“ den primären Willen den Bahnhof und seiner Umgebung entsprechend seiner primären Funktion für zukünftiges Mobilitätsverhalten weiter zu entwickeln.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
0	Allgemein	Countdown 2030	Leider gehen dabei die Aspekte einer nachhaltigen und biodiversen Stadtentwicklung unter. Dies ist insbesondere im Zeichen des Klimanotstands nicht verständ-	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			lich. Die Auswirkungen der Stadtplanung (Nachhaltigkeit der städtebaulichen Konzepte bis zur Gebäudenutzung, Grünflächenanteil und Grünflächencharakter hinsichtlich Stadtklima und Biodiversität) sind vertieft aufzuarbeiten und Massnahmen zur Stärkung der Biodiversität, der Schaffung möglichst grosser und wertvoller Grünflächen sowie der allgemeinen Entsieglung der Siedlungsfläche vorzuschlagen. Die fehlende übergeordnete Betrachtungsebene bezüglich "Ökologie/Biodiversität" zeigt sich unter anderem bereits in der Ausformulierung der Ausgangslage sowie fehlende Ziele diesbezüglich. Der Countdown2030 fordert, dass diese Aspekte auch bei der Beurteilung den einzelnen, derzeit laufenden, sowie künftigen Projekten stärker gewichtet werden.	Die aufgeführten Anliegen zeigen sehr gut den Bedarf zur Einbindung ökologischer Aspekte im Stadtraum Bahnhof SBB Basel auf. Das Entwicklungskonzept wurde bewusst mit einem höheren Abstraktionsgrad bearbeitet, um grundlegende Fragen aufzuwerfen und Lösungen aufzuzeigen. Aufgrund der Stufengerechtigkeit finden die Massnahmen daher im Bericht noch keine konkrete Anwendung. Diese werden in nachgelagerten Studien und in konkreten Detailprojekten jedoch weiter auszuführen sein. Diese erfolgen auf der Basis der bestehenden Instrumente unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte (vgl. Anhang 8.2).	
0	Allgemein	Countdown 2030	Mit Erschrecken wird der angedachte Umgang mit Bestandsbauten zur Kenntnis genommen. Dieser hat differenzierter zu erfolgen. So ist es aus Aspekten der Nachhaltigkeit nicht erklärlich warum Gebäude wie das Elsässertor oder die Gebäude Ecke Centralbahnstrasse / Gartenstrasse Ersatzneubauten zu weichen haben. Ein Abbruch der Gebäude ist wenn immer möglich zu vermeiden und eine Alternative zum Beispiel durch Umbau, Umnutzung und Aufstockung zu suchen.	Kenntnisnahme Begründung: Im Hinblick auf eine langfristige Entwicklung wird aufgezeigt, wie sich die Bausubstanz bei Erneuerung oder Ersatz verhalten könnte.	keine
0	Allgemein	Neue Gruppe Bahnhof	Das Entwicklungskonzept ist eine umfassende Auslegeordnung, mit teilweisen visionären und kühnen Projekten. Allerdings ist die Umsetzung wegen der schieren Menge der Projekte, dem Planungsaufwand und vor allem deren Finanzierung wenig realistisch. Vielleicht wäre etwas weniger und dafür Verbindlicheres mit klarem Zeithorizont mehr. Insofern müssen wir eher von einem Wunschkatalog sprechen. Immerhin geht der Kanton, wenn auch ein wenig spät, das Bekenntnis ein, dass «laufende Projekte mit bedeutenden Schnittstellen zu den Projekten der SBB in ihrer weiteren Entwicklung stärker auf die Wirkungsziele des Stadtraums Bahnhof ausgerichtet werden sollen». Zudem wird der Centralbahnplatz und somit die Peripherie des Bahnhofs insgesamt als wichtiger «Stadtauftritt» erkannt.	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich um eine langfristige Konzeption.	keine
0	Allgemein	BSA Basel	Das vorgelegte Entwicklungskonzept ist sehr systematisch gegliedert, umfassend angelegt und ausführlich formuliert. Es hat jedoch (vermutlich aufgabenbezogen) einen «blinden Fleck»: den Bahnhof selbst als Auslöser der Veränderungen und der vorliegenden Studie, aber auch als rückzukoppelndes Element im städtischen Gesamtsystem. Die Fragestellungen im Bahnhof selbst sind zu eng verflochten mit dem städtischen Umfeld, als dass der Bahnhof selbst als wesentlich beeinflussendes und beeinflusstes Ele-	Kenntnisnahme Begründung: Der Entscheid für die Fokussierung auf den Markthallenplatz birgt diverse Vorzüge, die im Vertiefungsraum 1 (S.37) dargelegt sind. Die technisch-infrastrukturellen Grund-	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			ment quasi gegeben und unveränderlich gesetzt werden kann. So bleibt z.B. intransparent, wie und warum die Personenströme und damit die wesentlichen Ankunftsorte definiert wurden. Im Sinne des Ziels, die «neu zu erstellenden Bahnhofszugänge aus Sicht der Passagierströme zu denken» (sinngemässes Zitat auf S. 75) lässt die Studie eine Erörterung der sinnvollsten Gewichtung der Verteilung der Passagierströme aus dem System Bahnhof in die ihn umgebende Stadt leider ganz vermissen. Bei allen erforderlichen Massnahmen im Inneren des Bahnhofs, aber auch im öffentlichen Raum rundherum, muss der Bahnhof gesamthaft als Einheit geplant werden, damit die einzelnen Lösungen nicht isoliert auf Probleme reagieren, sondern das grosse Ganze stärken. Hier versäumt es die Studie, die bisherigen Ideen, Planungen und Erkenntnisse zum Bahnhof und dessen Umfeld zu benennen und in die Diskussion mit zu integrieren. Ein Beispiel ist hier der gar nicht erwähnte Vorschlag, die neu zu erstellende Margarethenbrücke in Form eines Platzes als neuen westlichen Ankunftsort des Bahnhofs zu denken statt des Markthallenplatzes. Ein anderes Beispiel wäre die Frage, inwieweit die bereits bestehende Passerelle und die zentralen Hauptzugänge des Bahnhofs erweitert und aufgewertet werden können, da sie nach wie vor die natürlichste Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Stadt darstellen.	lagen hierfür wurden bereits erarbeitet. Diese Studien dienten als Grundlage für das Entwicklungskonzept Die Berichte hierzu sind nicht öffentlich und Gegenstand von Planungen der SBB).	
0	Allgemein	CVP Basel Stadt	Die CVP Basel-Stadt begrüsst den zukunftsorientierten Projekten, die im Entwicklungskonzept erscheinen und ist der Meinung, dass solche Visionen nötig sind für einen Bahnhof, der als zentralen Begegnungspunkt im Stadtraum funktionieren soll. Der Kanton arbeitet endlich mit einer Allgemeinvision für den Bahnhof SBB anstatt einzelnen Stellen anzupassen. Das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB ist aber vielmehr einen Ideenkatalog als ein umsetzbares Konzept. Die reine Menge an Ideen und Projekten führt dazu, dass die Umsetzbarkeit und vor allem die Finanzierbarkeit der Arbeiten nicht immer klar sind. Die CVP Basel-Stadt ist besonders erfreut, dass der Centralbahnplatz endlich nutzerfreundlicher und vor allem sicherer werden soll. Die Partei forderte schon 2018 eine Verbesserung der Verhältnisse am Centralbahnplatz und stellt ihre Vision vor.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	Pro Velo beider Basel	Es ist sehr erfreulich, dass endlich wieder eine grundsätzliche Planung des Bahnhofareals stattfindet. Bei uns kam mehr und mehr der Eindruck auf, dass die Stadt und die SBB nicht am gleichen Strick ziehen und die Verantwortlichkeiten hin- und hergeschoben werden. Es ist wichtig, dass die Stadt die Planungshoheit zurückgewinnt. Selbstverständlich sind die Interessen der Bahnbetreiberin zu	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung und allgemeiner Hinweis	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			berücksichtigen, den SBB sollte aber wieder klar werden, dass sie als Staatsbetrieb eine breitere Verantwortung haben als nur für den Bahnbetrieb und ihr Immobilienportfolio. Beides, den klaren Lead des Kantons wie auch die gesamtheitlichere Verantwortung der SBB (und der Post) vermissen wir z.B. bei der aktuellen Vorlage zum Nauentor. In einem nächsten Schritt sollte bald eine verbindlichere Planung mitsamt zeitlichen Zielvorgaben erstellt werden.		
0	Allgemein	WIMAG	Die WIMAG Weibel Immobilien AG bewertet dieses Entwicklungskonzept also grundsätzlich sehr positiv. Wir sind Eigentümerin der Parzellen 2572 (Elisabethenanlage 9), 0756 (Güterstrasse 89) und 0758 (Güterstrasse 91) und haben darum ein grosses Interesse für eine positive Entwicklung dieses Raums in den kommenden Jahren. Aufgrund der direkten Betroffenheit der Parzelle 2572 (Elisabethenanlage 9) haben wir uns vertieft mit der Situation in dem Geviert der Küchengasse auseinandergesetzt. In diesem Zusammenhang verweisen wir darauf hin, dass wir den Kontakt zu unserem direkten Nachbarn (Parzelle 0252, Elisabethenanlage 7, Eigentümerin Helvetia Versicherungen AG) gesucht haben und auch in Zukunft gedenken, gemeinsam mit ihnen, die Verbesserung der aktuellen Situation zu unterstützen. Wir unterstützen die Intention des Entwicklungskonzepts, die Lenkung des Verkehrs (MIV, ÖV, Velo/Fussgänger) neu zu denken und damit einhergehend den Bahnhofsraum auf zu werten.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung und allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	IGÖV Nordwestschweiz	Generelle Bemerkungen Das Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB ist in einem zeitlich und räumlich weiten Rahmen zu sehen. Es kann nach gewalteter Diskussion als Richtplan (im Sinn von Art. 6 bis 12 RPG) festgesetzt werden. Die Entwicklung, Beschlussfassung und Realisierung werden sich über Jahrzehnte, mindestens bis 2050, erstrecken. Bis dahin werden sich gesellschaftliche, politische, technische oder andere heute noch unbekannte Gegebenheiten ändern (z. B. Digitalisierung, Home Office, Klimawandel). Also kann heute nur festgelegt werden, in welche Richtung sich der Stadtraum Bahnhof SBB entwickeln soll. Wichtig ist es, die zweckmässige Realisierungs-Abfolge der einzelnen Konzept-Elemente, vor allem die erste Realisierungs-Etappe, festzulegen. Die erste Realisierungs-Etappe muss eine deutliche Verbesserung in Richtung des Fernziels bringen, auch wenn die weiteren Etappen erst viel später, in anderer Form oder überhaupt nicht realisiert werden sollten.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Aus diesen Überlegungen nehmen wir nur Stellung zu Aspekten, die den öffentlichen Verkehr, natürlich inklusive dessen Passagiere, betreffen.		
0	Allgemein	IGÖV Nordwestschweiz	Wenig öV-freundliche Planungsmethodik ist zu überarbeiten Methodisch erwarten wir, dass die Interessen und die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs im Perimeter des Entwicklungskonzeptes Stadtraum Bahnhof SBB stärker gewichtet werden. Im genannten Perimeter müssen die Funktionen «Erreichbarkeit des öV», «optimal aufeinander abgestimmte Mobilitätsketten» sowie «kundenfreundlicher, einfacher Zugang zum öffentlichen Verkehr» oberste Priorität haben. Konkret heisst das, dass die Übergänge von einem öffentlichen Verkehrsträger auf den anderen (dh. Tram/Bahn, Bus/Bahn, aber auch Tram/Bus) höchste Priorität geniessen müssen, die Anbindung Velo kommt an zweiter Stelle, miV erst an dritter.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	HEV Basel Stadt	Zunächst bedanken wir uns für die Einladung zur Vernehmlassung. Wir werden uns nachstehend zentral nur zu jenen Aspekten äussern, welche das private Hauseigentum betreffen, und uns zu den übrigen Punkten nur am Rande äussern, sofern Bedarf besteht. Wir stellen fest, dass sich das Entwicklungskonzept sehr stark auf den Bahnhof und seine Auswirkungen auf die Verkehrswege und den Stadtraum fokussiert. So nehmen die Verkehrsfragen einen breiten Raum ein. Gleiches gilt für die Entwicklung des öffentlichen Raums. Auch wenn dies nachvollziehbar scheint, so kommen u.E. die Entwicklungsperspektiven für das Wohnen und das Arbeiten zu kurz. Sie werden nur am Rande thematisiert. Dies erstaunt, umso mehr als der Stadtraum Bahnhof SBB durchaus auch seine Bedeutung und Funktion für das Wohnen und Arbeiten hat und haben muss. Bei der Diskussion um die Entwicklung von Wohnarealen und Arbeitsflächen wird die Entwicklung einer sinnvollen Verkehrsinfrastruktur zentral mitdiskutiert und mitbehandelt. Dies sollte auch umgekehrt der Fall sein. Dort, wo eine Verkehrsinfrastruktur wie beim Bahnhof, vorhanden ist, sollten Aspekte des Wohnens und des Arbeitens wichtiges Thema sein. So macht es doch Sinn, Wohn- aber vor allem auch Arbeitsflächen an Verkehrsknotenpunkten zu entwickeln, damit der innerstädtische Verkehr entlastet werden kann. Die Entwicklung solcher Arbeitsflächen im Stadtraum Bahnhof macht für Dienstleistungsbetriebe Sinn, die Kundenkontakte generieren, selbst aber nicht auf Verkehrswege angewiesen sind. Wir haben gehofft und auch erwartet, dass diese Aspekte und Entwicklungsmöglichkeiten beim Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB vertiefter und zentraler behandelt und geprüft werden.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	TCS beider Basel	Dass der Stadtraum Bahnhof SBB weiterentwickelt werden muss, ist unbestritten. Diese Entwicklung darf hingegen nicht zu Lasten des Motorisierten Individualverkehrs erfolgen, zumal die Strassen im Umfeld des Bahnhofs SBB eine entscheidende Zubringerfunktion haben und auch für die städtische Verkehrsabwicklung	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			von zentraler Bedeutung sind.		
0	Allgemein	EVP Basel-Stadt	Insgesamt begrüsst die EVP Basel-Stadt die vorgestellten Ziele und Vertiefungsräume. Insbesondere positiv sind die zu prüfenden Entflechtungen von MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, die Klärung der Situation am Centralbahnplatz, die zu prüfenden Möglichkeiten zur besseren Verteilung der Personenströme der ankommenden/abfahrenden Personen usw. Im Bericht werden als wichtige Bereiche der Prüfung zudem genannt: Auswirkungen der Veränderungen beim MIV im grossräumigeren Zusammenhang Verbesserung der Biotopverbunde (insbesondere Ersatz für wegfallende Böschungskante Süd) Während bei den weiter oben genannten Themen schon sehr konkrete Varianten dargestellt werden, bleiben Überlegungen zu diesen beiden Bereichen insgesamt eher vage. Hier bestehen noch klare Lücken. Ebenfalls soll ein klares Augenmerk auf die Frage möglicher Entsiegelung (bzw. keiner zusätzlichen Versiegelung) von Böden gerichtet werden. Die auf S. 76/77 (und Im Anhang S. 81.f.) genannten Massnahmen sind konsequent umzusetzen. Die Überlegungen zu möglichen Verdichtungen sind mehrheitlich nachzuvollziehen. Die möglichen Hochhausbereiche passen sich gut ins Stadtbild ein. Inwiefern diese Verdichtungsräume Durchlüftungsblockaden zur Folge haben, ist frühzeitig und sorgfältig zu prüfen, wie es auf S. 76 des Berichts angekündigt wird. In der weiteren Planung zu den Fussgängerbewegungen/Lenkung der Ströme der Reisenden ist zu unterscheiden zwischen den Bedürfnissen der Fernreisenden und den täglichen Pendlern. Die durch die Inbetriebnahme des "Herzstücks" zu erwartenden Besucherströme verlangen nach kurzen Wegen zu ihren Umsteigdestinationen. Dazu fehlen Angaben über den End-punkt des Herzstücks und deren Verknüpfung mit dem bestehenden ÖV-Netz.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	Edith Maryon AG	Die Edith Maryon AG ist im Besitz der Markthalle und konzentriert sich in der Stellungnahme grundsätzlich auf dieses Gebiet. Wir begrüssen die bessere Verteilung der Personalströme, den Markthallenplatz, und die Verbesserung der Zugänglichkeit bis zum Markthallengebäude. Die Reduktion vom motorisierten Individualverkehr auf dem Markthallenplatz schafft mehr Platz für Fussgänger und Fahrräder. Ebenso begrüssen wir die Bäume entlang der Markthalle und am Steinenberg, die Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz sowie die erweiterte Nutzbarkeit zur Bespielung vor der Liegenschaft der Markthalle.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	ACS beider Basel	Der ACS beider Basel befürwortet im Grundsatz das Anliegen, den Stadtraum Bahnhof SBB weiter zu entwickeln. Er ist allerdings dezidiert der Auffassung, dass diese Entwicklung nicht einseitig auf Kosten des Motorisierten Verkehrs	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			(MotIV) gehen darf, wie diese im vorliegenden Papier allerdings grossmehrheitlich der Fall ist. Insgesamt ist festzuhalten, dass dieses Papier den Namen «Entwicklungskonzept» nicht verdient, es kein ernstzunehmendes Planungsinstrument darstellt. Es steht ausser Frage, dass es in einem dicht bebauten Gebiet wie der Stadt Basel alles andere als einfach ist, gute Lösungen zu finden, die für alle Nutzergruppen eine Verbesserung (oder zumindest keine Verschlechterung) darstellen. Die «Lösungsansätze» im vorliegenden Papier sind allerdings durchs Band nach demselben – untauglichen – Muster gestrickt, indem Verkehrsfläche des Motorisierten Verkehrs «freigespielt» und anderen Verkehrsträgern «zugespielt» werden soll. Dieser Ansatz ist absolut untauglich, ha- ben doch die Strassen – insbesondere auch im Umfeld des Bahnhofs SBB – nicht nur eine wichtige Zubringerfunktion, sondern sind für die gesamte städtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung (Stichworte: City-Ring, Autobahnzubringer Nauenstrasse). Im Weiteren erachtet es der ACS beider Basel als in keiner Weise akzeptabel, dass «das Ausbleiben einer Stellungnahme» als Zustimmung zum Konzept gewertet wird. Schweigen bedeutet in unserem Rechtssystem weder Zustimmung noch Ablehnung, stellt per se keine Willenserklärung dar. Dieser Grundsatz muss auch für Stellungnahmen, wie diese, gelten.		
0	Allgemein	Markthallen AG Basel	Wir konzentrieren unsere Stellungnahme auf den Vertiefungsraum Markthallenplatz: Generell: Wir begrüssen es, dass die Tramhaltestellen nicht mehr direkt vor dem Eingang zur Markthalle geplant sind, ebenso die neue Margarethenbrücke mit Zugang zu allen Geleisen, bessere Verteilung der Passagiere. Die Reduktion der MIV Spuren auf dem Markthallenplatz schafft mehr Platz für Fussgänger und Velos. Stadtklima: Bäume entlang der Markthalle und am Steinentorberg werden begrüsst Verkehrsberuhigung auf dem Markthallenplatz wird begrüsst. Vergrösserung der Aussenplätze zur Bespielung durch die Markthalle sind erwünscht. Bahnhofperimeter: Der Bahnhofperimeter soll auch Markthalle umfassen. Detailgestaltung Die Markthallen AG würde es begrüssen, bei der Detailgestaltung des Markthallenplatzes frühzeitig einbezogen zu werden.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung und allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	Carrosserie	Die Carrosserie Suisse Nordwestschweiz befürwortet im Grundsatz das Anliegen,	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		Suisse NW-CH	den Stadtraum Bahnhof SBB weiter zu entwickeln. Er ist allerdings dezidiert der Auffassung, dass diese Entwicklung nicht auf Kosten des Motorisierten Verkehrs (MotIV) gehen darf, wie diese im vorliegenden Papier allerdings grossmehrheitlich der Fall ist. Insgesamt ist festzuhalten, dass dieses Papier den Namen «Entwicklungskonzept» nicht verdient, es kein ernstzunehmendes Planungsinstrument darstellt. Es steht ausser Frage, dass es in einem dicht bebautem Gebiet wie der Stadt Basel alles andere als einfach ist, gute Lösungen zu finden, die für alle Nutzergruppen eine Verbesserung (oder zumindest keine Verschlechterung) darstellen. Die «Lösungsansätze» im vorliegenden Papier sind allerdings durchs Band nach demselben – untauglichen – Muster gestrickt, indem Verkehrsfläche des Motorisierten Verkehrs «freigespielt» und anderen Verkehrsträgern «zugespielt» werden soll. Dieser Ansatz ist absolut untauglich, haben doch die Strassen – insbesondere auch im Umfeld des Bahnhofs SBB – nicht nur eine wichtige Zubringerfunktion, sondern sind für die gesamte städtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung (Stichworte: City-Ring, Autobahnzubringer Nauenstrasse).	Begründung: Allgemeiner Hinweis	
0	Allgemein	Helvetia Versicherungen	Die Helvetia Versicherungen begrüssen die Absicht des Kantons Basel-Stadt, den Stadtraum Bahnhof SBB mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept aufzuwerten. Als Eigentümer der Liegenschaft Elisabethenanlage 7 ("Helianthus-Haus") ist eine qualitativ hochstehende Gesamtentwicklung des Umfelds des Bahnhofs SBB von zentralem Interesse für uns. Wir begrüssen insbesondere das Wirkungsziel, wonach eine angepasste städtebauliche Dichte angestrebt werden soll. Zu dieser Fragestellung haben wir ein Arbeitspapier in Auftrag gegeben, welches die städtebaulich verträgliche Dichte an der Nordkante des Gevierts Küchengasse behandelt hat. Dieses Arbeitspapier soll die Grundlage bilden für einen fachlichen Austausch mit dem Kanton Basel-Stadt. Es liegt der vorliegenden Vernehmlassungsantwort bei. Um den Wert unserer Liegenschaft zu wahren, ist ein attraktives Umfeld für uns von grosser Bedeutung. Dies umfasst sowohl ein hochstehendes städtebaulich-architektonisches Konzept, eine für alle Verkehrsträger attraktive Lösung der anspruchsvollen verkehrlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt mit dem City-Ring als bedeutender Zäsur und nicht zuletzt die Schaffung bzw. Aufwertung von Grün- und Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität. Da unsere Liegenschaft gegen die Elisabethenanlage hin orientiert ist sind wir insbesondere an einer umfassenden Verbesserung der Verkehrssituation mit dem City-Ring interessiert, um im Sinne einer Stadtreparatur die Lärmimmissionen, denen unsere Liegenschaft ausgesetzt ist, so weit wie möglich zu reduzieren.	Kenntnisnahme Begründung: Grundsätzlich werden die Entwicklungsabsichten begrüsst. Es wird empfohlen alle weiteren Schritte unter Einbezug des Planungsamtes Kanton Basel-Stadt zu erarbeiten Das Entwicklungskonzept zeigt lediglich mögliche Setzungen von Hochpunkten auf. Generell gilt, dass Hochpunkte aufeinander abzustimmen sind.	keine
0	Allgemein	Planungs-	Das Entwicklungskonzept stellt eine umfassende Auslegeordnung der notwendi-	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		gruppe Gundeli	gen, möglichen und wünschenswerten baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen rund um den Bahnhof dar. Es enthält auch visionäre Möglichkeiten, deren Realisierung eher unsicher ist. Wir begrüssen die umfangreiche und informative Arbeit sehr und hoffen, dass diese weitergeführt wird. Die Gesamtheit der aufgezeigten Massnahmen und Veränderungen sprengt wahrscheinlich von der Planungs-Kapazität, vor allem aber von den Finanzierungsmöglichkeiten her, den Rahmen dessen was innerhalb eines absehbaren Zeitraums realisierbar ist. Das grösste Manko besteht darin, dass es um mehrere Jahre zu spät kommt, es hinkt in einigen Teilen der SBB Planung hinterher und ist nun mit einigen «faits accomplis» konfrontiert. Die Begrenzung des Perimeters beim Nauentor ist willkürlich und unbefriedigend. Hier ist die Klärung der Bezüge zur Überbauung Nauentor und zur Umgestaltung der Peter Merian-Brücke ungelöst. Die Verbindung vom Gundeli zur Innenstadt über den Bahnhof mit Langsamverkehr (Velo und E Mobilität) wurde bisher vernachlässigt und ist auch im Entwicklungskonzept zwar verbal erwähnt, aber wenig konkret und in der Terminliste weit hinten positioniert, oder gar nicht erwähnt. Das Gundeli braucht kurz- und mittelfristige Lösungen, um den Langsamverkehr besser über das Bahnhofsareal an die Stadt anzubinden!	Begründung: Allgemeiner Hinweis und Punkte die in den betreffenden Kapiteln näher behandelt werden. (vgl. hierzu Entscheide im Vertiefungsraum Kapitel 6.5 «Nauentor …» und Vertiefungsraum Kapitel 6.6 «Meret Oppenheim Platz …»)	
0	Allgemein	Planungsgruppe Gundeli	Aus Sicht des Gundeli haben die Vertiefungsräume unterschiedliche Relevanz, wir beschränken uns auf die - aus unserer Sicht - unabdingbaren und wichtigen Elemente. Die Betrachtung geht weitgehend von der Sicht und den Bedürfnissen des Bahnhofes aus. Die Bedürfnisse aus Sicht des Gundeldinger Quartiers sind kaum berücksichtigt und werden zweit- und drittrangig behandelt. Wir haben diese Bedürfnisse und Forderungen im Kapitel 5.1. gestellt	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis und Punkt der im betreffenden Kapitel näher behandelt wird. (vgl. hierzu Entscheide im Vertiefungsraum Kapitel 6.6 «Meret Oppenheim Platz …»)	keine
0	Allgemein	Planungsgruppe Gundeli	Fazit • Das Konzept ist eine Auslegeordnung aller geplanten und wünschbaren Veränderungen im und um den Bereich des Bahnhof SBB. • Der Schwerpunkt liegt bei den Bedürfnissen der SBB und des Bahnhofes nicht bei den Bedürfnissen der Stadtbewohner, speziell des Gundeldinger Quartiers. • Der Langsam Verkehr (Fussgänger und Velo wird, soweit er nicht direkt den Bahnhof betrifft, sehr stiefmütterlich behandelt. • Zwischenlösungen bei den zu erwartenden langfristigen Projekten und Bauphasen fehlen.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	GRÜNE Basel-Stadt	Das vorgelegte Entwicklungskonzept ist ein ganzheitlich abgestimmter Entwurf, der die Versäumnisse der letzten 20 Jahre aufnimmt und städtebaulich das Gebiet um den Bahnhof SBB einen Schritt nach vorne bringen kann.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung und allgemeiner Hinweis	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Es bestehen aber noch einige Knackpunkte und offene Fragen: • Das Zerlegen der Verbindungen des Centralbahnplatzes könnte zu längeren Wegen beim Umsteigen führen und so den öV unattraktiv machen. • Die Verdichtung durch Hochhäuser kann abgesehen vom Energieeinsatz auch bezüglich der Verbesserung des Stadtklimas im Widerspruch stehen. Zudem stellt sich die grundsätzliche Frage, ob Quartiere, wie rund um den Bahnhof weiter verdichtet werden sollen, auch wenn die gute Verkehrsanbindung grundsätzlich dafür spricht. Schliesslich fragt sich, ob es angesichts des bestehenden Überangebots an Büroflächen weitere geplant werden sollen. • Im vorliegenden Konzept bleibt offen, wie die SBB den Bahnhof erweitern wollen. • Die vorgeschlagenen und zu begrüssenden Massnahmen werden wohl den MIV verlagern, insbesondere bei einem Rückbau der Nauenstrasse. Hier wäre es wünschenswert heraus- zuarbeiten, wie sich dies auf die umliegenden Quartiere auswirkt, insbesondere auf das Gundeldingen (Stichwort: Stadtteilrichtplan Gundeldingen). • Hinsichtlich der Frage des Bauens unter Erhalt der vorhandenen Bausubstanz verweisen wir auf die Stellungnahme von Countdown2030. • Das Bahnhofumfeld soll im Gegensatz zu heute attraktiv für den Veloverkehr sind und über ein grosses Angebot an Veloabstellflächen verfügen.		
0	Allgemein	Handelskammer	Kritik und Forderungen zur Nachbesserung Die Handelskammer begrüsst die Auslotung des möglichen Verdichtungspotentials im Perimeter Bahnhof SBB. Der Bahnhof SBB ist ein wichtiges Einfahrtstor zur Stadt Basel. Arbeits- und Wohnraum in Bahnhofsnähe sind begehrt und verkehrstechnisch gut gelegen. Die Gestaltung des Betrachtungsperimeters Bahnhof SBB ist heute unübersichtlich. Auch die Anbindung an die Innerstadt ist nicht optimal. Daher gehend begrüsst die Handelskammer entsprechende Optimierungen. Neben diesen guten Ansätzen beinhaltet der vorliegende Bericht aber auch eine Vielzahl nicht praktikabler Visionen. Diese werden im Folgenden kurz erläutert und sind im beiliegenden Fragebogen zur Vernehmlassung detailliert aufgeführt. Keine klare Hierarchie bei den Wirkungszielen Das raumplanerische «Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB» basiert im Wesentlichen auf den im Vorfeld durch die Projektleitung und die Projektsteuerung definierten Wirkungszielen. Die Auswahl dieser zentralen Wirkungsziele wird leider nicht konkret erläutert. Die Umsetzung der genannten Wirkungsziele ist ambitioniert und konkurriert sich teilweise. Dies gilt beispielsweise für die Aussage «zentrale Lage zur Verdichtung nutzen» und «neue Grünräume sowie begrünte Strassen- und Platzräume schaffen». Ausgehend von den vielfältigen, teils auch divergierenden Zielbildern, müssen bei der konkreten Umsetzung auch Güterabwägungen stattfinden. Um diese zu vereinfachen, wäre eine hierarchi-	Kenntnisnahme Begründung: Die aufgeführten Anliegen werden zur Kenntnis genommen. Das Umweltschutzgesetzt verpflichtet den Kanton die umweltfreundliche und effiziente Mobilität zu fördern und zu priorisieren. Die Auswirkungen einer Anpassung der Nauenstrasse auf die umliegenden Quartiere werden in nachgelagerten Studien und Projekten vertieft untersucht werden. Wenn sich die Stadt auch künftig positiv weiterentwickeln will, bedarf es effizienter und leistungsfähiger Verkehrsmittel wie dem Tram. Aus ökonomischer und gesamtverkehrlicher Sicht sind auch in Zukunft die Personenströme auf ÖV-Achsen zu bündeln und mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität wie Trams und S-Bahn zu befördern.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			sche Sortierung der ausformulierten Wirkungsziele geeignet. Der Bahnhof SBB befindet sich in einem urbanen Umfeld und ist raumplanerisch als Siedlungsraum ausgeschieden. Als zentrale städtische Infrastruktur nimmt er eine wichtige Funktion als Mobilitätshub ein. Daher müssen die Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung und der Verkehrserschliessung gegenüber dem Wirkungsziel «Naturwerte und Biotopverbund verbessern» klar priorisiert werden. Dies in Analogie mit der Situation ausserhalb der Bauzonen, wo die Bedürfnisse der Natur Vorrang geniessen. Dies bedeutet aber nicht, dass die Förderung der Naturwerte und des Biotopverbunds grundsätzlich ausgeschlossen wird. Synergien sollten unbestritten genutzt werden und wo immer möglich zur Optimierung der Naturwerte und des Biotopverbundes beitragen. Gleichzeitig gilt es, die Bedeutung des Naturschutzes als gleichwertiges Wirkungsziel zurückzustufen. Unterführungen mit zweifelhaftem Kosten-Nutzenverhältnis Die Planung der angedachten Personen- und Velounterführungen gilt es kritisch zu hinterfragen. Bisher ist unklar, ob die zukünftigen S-Bahnhaltestellen am Bahnhof Basel SBB als Tief- oder Hochbahnhof umgesetzt werden. Ausgehend von dieser Tatsache ist eine verbindliche und seriöse Festsetzung von Unterführungen zum jetzigen Zeitpunkt kaum möglich. Nach dem Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, welches sich gegenwärtig im behördlichen Konsultationsverfahren befindet, soll die Velounterführung unter dem Bahnhof SBB 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum erbrachten Nutzen. Deshalb muss von diesem überteuerten Vorhaben abgesehen werden. Erreichbarkeit des Bahnhof SBB wird verschlechtert Die Bedeutung des multimodalen Verkehrs wird in Zukunft weiter zunehmen. Diesem Trend gilt es im langfristigen «Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB» Rechnung zu tragen. Demzufolge ist die angedachte Verschlechterung der Erreichbarkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dringend zu unterlassen. Neben dem Mobilitätshub Basel SBB ist auch der Autobahn A2 Anschluss Basel City, der zu grossen Teilen über die Nauenstrasse ans städtische Strassennetz angebunden wird, mitzuberücksichtigen. Die Nauenstrasse ist ein zentrales Bindeglied zwischen dem städtischen und dem nationalen Strassennetz. Eine Kapazitätsreduktion durch den Umbau der Nauenstrasse in eine «Stadtstrasse» beziehungsweise zu einem «städtischen Boulevard» führt zu Rückstaus auf dem Hochleistungsstrassennetz und einer Verkehrsverlagerung in die Quartierstrassen. Dies gilt es unbedingt zu verhindern. Die Handelskammer findet die Idee der MIV-Fahrtenreduktion über eine Kapazitätsbegrenzung der Strasseninfrastrukturen sehr befremdlich. Da es sich bei der Nauenstrasse um eine der wenigen leistungsfähigen, verkehrsorientierten Achsen im Kantonsgebiet und gleichzeitig um eine direkt zur Autobahn anschliessenden Strecke handelt, muss mit massi-	Bei den Wirkungszielen wurde bewusst auf eine Priorisierung/Hierarchisierung der Wirkungsziele verzichtet. Je nach Vertiefungsraum oder Projekt können unterschiedliche Prioritäten massgebend werden. Die vertiefte Prüfung der Lage und Machbarkeit für ein Car-Terminal entspricht nicht der Flughöhe des Entwicklungskonzepts. Die weitere Vertiefung erfolgt in den nachgelagerten Studien.	

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			vem Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen gerechnet werden, wenn die Kapazität hier verknappt wird. Auch bei der Analyse des potentiellen Terminals für Fernbusse im ehemaligen Postbahnhof (unterhalb Peter Merian-Haus) stellen sich der Handelskammer einige Fragen. Heute weist der kantonale Richtplan im untersuchten Perimeter des Bahnhof SBB zwei der vier potentiellen Standorte für einen Car-Terminal aus. Der im Entwicklungskonzept genannte Standort stand bisher nicht im Fokus. Warum nun ein weiterer Standort, ohne Berücksichtigung der im Richtplan festgehaltenen Lokalitäten, geprüft werden soll, bleibt unklar. Die Handelskammer würde es begrüssen, wenn die Car-Terminal Frage für den Perimeter Bahnhof SBB im «Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB» abschliessend geklärt und entsprechend im kantonalen Richtplan festgehalten wird.		
0	Allgemein	SPS	Die Swiss Prime Site Immobilien AG als Eigentümerin der vom Entwicklungskonzept betroffenen Liegenschaften befürwortet im Grundsatz die Vernehmlassung. Das vorgesehene Gesamtkonzept sehen wir als eine Aufwertung des Stadtraums Bahnhof SBB, die das Quartier zukünftig zum attraktiven Wirtschaftsstandort macht. Dies wirkt wiederum positiv auf die Unternehmen aus, welche sich neu in Basel niederlassen möchten.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
0	Allgemein	PUBLICA und Suva	Einleitend drücken die Eigentümer der Liegenschaft Elsässertor ihr Bedauern dar- über aus, dass sie aus der Presse vom möglichen Abbruch ihres Gebäudes erfahren. Um weitere Verunsicherungen zu vermeiden, ist der zweifellos bestehende Informationsbedarf der Liegenschaftseigentümer im weiteren Planungsprozess jedenfalls durch eine angemessene Vorinformation bzw. Absprache zu respektieren.	Kenntnisnahme Begründung: Allgemeiner Hinweis	keine
0	Allgemein	PUBLICA und Suva	Die Entwicklung des Areals wird grundsätzlich begrüsst. Den Zielen und dem Vertiefungsbedarf im Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und „Markthallenplatz" (Schlussbericht Seiten 37 ff.) wird teilweise zu gestimmt.	Kenntnisnahme Begründung: Grundlegende Zustimmung. Einzelpunkte werden in den betreffenden Vertiefungsräumen behandelt.	keine
0	Allgemein	PUBLICA und Suva	Die Liegenschaftseigentümer legen Wert darauf, dass ihre verfassungsrechtlich geschützten Eigentumsrechte im Rahmen der Planung und Realisierung vollumfänglich gewahrt werden. Dieser Eigentumsschutz ist auch zwingend notwendig, da sie gegenüber Grund- und Nachbareigentümern langfristige Verpflichtungen eingegangen sind und mit den Nutzern der Liegenschaft langjährige Mietverträge bestehen.	Kenntnisnahme Begründung: Dies trifft grundsätzlich zu. Das Entwicklungskonzept beinhalten lediglich konzeptionelle Überlegungen ohne Grundeigentümerverbindlichkeit. Für die weiteren Planungsüberlegungen wird sich das Planungsamt Kanton Basel-Stadt selbstverständlich mit den Grundeigentümern in Verbindung setzen.	keine
0	Allgemein	PUBLICA	Gerne sind die Eigentümer der Liegenschaft Elsässertor zu einem Austausch be-	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		und Suva	reit. Es ist an dieser Stelle jedoch festzuhalten, dass sie nicht gewillt sind, Planungs- und/oder Ausführungskosten im Zusammenhang mit der beabsichtigten Neugestaltung zu übernehmen.	Begründung: Hinweis	
39/42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	PUBLICA und Suva	Folgender Eintrag wird nicht gestützt: Die auf Seiten 39 und 42 des Schlussberichts erwähnte Option Umbau oder Abriss und Ersatzneubau	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich um konzeptionelle Überlegungen. Diese müssen in nachgelagerten Planungen der SBB und Kanton Basel-Stadt geprüft werden und mit den Grundeigentümern im Detail abgestimmt werden.	
31/32	Weiterer Klärungsbedarf	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Bei den Grün- und Freiraumstrukturen werden den Massnahmen Schulterschluss Birsigtal – Heuwaage – Wallanlagen sowie Übergang Bahnhofkante und Meret Oppenheim-Strasse eigene Nummern G1 und G2 vergeben. Der IWB-Vorplatz wird einleitend als Massnahmenraum erwähnt, erhält jedoch keine eigene Nummer. Wir beantragen, dem IWB-Vorplatz die Nummer G3 zu geben, da es sich um eine zentrale und sehr wichtige Massnahme handelt.	Übernehmen	Der IWB-Platz erhält die Nummer G3. Der Bericht + Pläne werden angepasst.
9	Zusammenfassung	Countdown 2030	Zentrale Erkenntnisse: Folgender Punkt ist zu ergänzen: • Ökologie und Biodiversität Im Spannungsfeld der Nutzungsansprüchen an die nur beschränkt vorhanden Flächen sind wertvolle Grünflächen insbesondere ihres grossen Beitrags zum Stadtklima, der Biodiversität und dem nachhaltigen Stadtraum grosses Gewicht und Bedeutung beizumessen.	Teilweise übernehmen Begründung: Der Raum ist heute unterversorgt mit Grünflächen, weshalb die stadtökologischen Aspekte auch Eingang in die Wirkungsziele fanden.	Ergänzung der ökologischen Aspekte in separatem Unterpunkt im Kapitel 7.1 S. 76 und entsprechend in der Zusammenfassung
10	Zusammenfassung	Countdown 2030	Verdichtung und Hochhäuser: Ist wie folgt anzupassen: Es zeichnen sich nur begrenzte Verdichtungspotenziale ab, insbesondere durch höhere Häuser und Hochhäuser. Sie bedingen darüber hinaus eine sensible Einbindung in den stadträumlichen Kontext und ~~sollen~~ ***müssen*** sich durch grosszügige und den öffentlichen Raum ergänzende ***und ökologisch*** bereichernde Vorzonen auszeichnen. Mögliche daraus resultierende negative stadtklimatische ***und biodiverse*** Effekte sind frühzeitig aufzuzeigen und ~~abzuwägen~~ ***zu verhindern.***	Teilweise übernehmen Die Abwägung verschiedener Belange erfolgt im konkreten Projekt.	Textanpassung Zusammenfassung: «nach Möglichkeit ökologisch bereichernde Vorzonen»
10	Zusammenfassung	Countdown 2030	Stadtklima: Ist wie folgt anzupassen: Der gesamte Stadtraum Bahnhof SBB ist bereits heute ein stadtklimatisch stark belasteter Ort. Daher sind Massnahmen im Rahmen aller anstehenden Planungen vorzusehen, die zu einer Verbesserung des Stadtklimas ***und der Biodiversität*** beitragen, wie beispielsweise Beschattungen, grüne Perrondächer, ***grosszügige Grünflächen***, grosskronige Alleebäume, Entsiegelung, erlebbares Wasser	Kenntnisnahme Begründung: Die Vermischung zwischen den Aspekten Stadtklima und Biodiversität wird nicht angestrebt. Beide Aspekte finden jedoch Eingang ins Entwicklungskonzept. Zusätzliche	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			und Regenwassermanagement.	grosszügige Grünflächen sind in diesem Raum aufgrund der bereits heute notwendigen Funktionen nicht möglich.	
10	Zusammenfassung	Countdown 2030	Ausblick - wie weiter: Ist wie folgt anzupassen: Ein systematischer Ansatz zur Verbesserung des Stadtklimas ***sowie der Biodiversität*** und damit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (***u.a.*** Stadtklimakonzept 2020)	Übernehmen	Ergänzung der ökologischen Aspekte in separatem Unterpunkt im Kapitel 7.1 S. 76 und entsprechend in der Zusammenfassung
11	Ausgangslage	Countdown 2030	Folgender Punkt ist zu ergänzen: Was für Auswirkungen auf die Umwelt (Qualität und Quantität der Grünflächen, Biodiversität) haben bestehenden und zukünftigen Projekte und wie können diese Projekte maximal zu einem nachhaltigeren Stadtraum beitragen?	Kenntnisnahme Begründung: Im Nachgang können keine neuen Untersuchungsfragen aufgenommen werden.	keine
15	Wirkungsziele	ACS beider Basel	Trennwirkung von Strassen vermindern: Die elementarste Voraussetzung, um eine gute Erreichbarkeit eines Standortes sicherzustellen, sind Strassen. Die Forderung «trennende Elemente durchgängig zu machen» ist daher nicht sinnvoll, da die Erreichbarkeit dadurch beeinträchtigt würde. Formulierungsvorschlag: streichen	Kenntnisnahme Begründung: Da es sich um Stadtstrassen und um einen vom Fuss- und Veloverkehr hochfrequentierter Bereich der Stadt handelt, muss auch die Überwindbarkeit der Strassen in einer hohen Qualität möglich sein.	keine
15	Wirkungsziele	ACS beider Basel	Kundenkomfort: Möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen sind nicht fürs ÖV und Velo anzustreben, sondern selbstverständlich auch zum MotIV, zumal Reisende zumeist mit schwerem Gepäck unterwegs sind, weshalb motorisierte Fahrzeuge für den Transport die erste Wahl darstellen. Formulierungsvorschlag: Passus ergänzen mit «zum Motorisierten Individualverkehr (MotIV)».	Kenntnisnahme Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein.	keine
15	Wirkungsziele	ACS beider Basel	Naturwerte & Biotopverbund verbessern: Gerade im Umfeld des Bahnhofs sind Strassen wegen der Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger von absolut zentraler Bedeutung. Es geht in den Augen des ACS beider Basel im Umfeld des Bahnhofs SBB also – insbesondere auch in Anbetracht der zunehmenden Anforderungen an diese Infrastruktur –primär darum, die Erreichbarkeit sicherzustellen. Die Forderung, in diesem Umfeld «begrünte Strassenräume zu schaffen» ist demnach kontraproduktiv und sinnlos. Formulierungsvorschlag: streichen	Kenntnisnahme Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Dennoch gilt es auch hier attraktive Aufenthaltsorte zu schaffen und die entsprechenden Strassenräume in ihrer Gestaltung aufzuwerten.	keine
15	Wirkungsziele	Helvetia Versiche-	Trennwirkung des Cityrings vermindern: Unseres Erachtens haben nicht nur die Bahngeleise eine Trennwirkung. Auch der in den 1960er Jahren erstellte Cityring	Kenntnisnahme Begründung: Im Grundsatz wird die	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		rungen	als eigentliche "Stadtautobahn" bildet eine deutliche Zäsur zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt, insbesondere für den Fussgänger- und Veloverkehr. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt zudem die Attraktivität der angrenzenden Liegenschaften sowie Grün- und Freiräume. Daher schlagen wir vor, folgendes weiteres Wirkungsziel aufzunehmen: Die Trennwirkung des Cityrings soll möglichst verringert werden, indem Verkehrsführungen geprüft werden, mit welchen noch mehr Verkehr in den Untergrund gelenkt werden kann die Lärmbelastungen für die angrenzenden Liegenschaften sowie Grün- und Freiräume möglichst minimiert werden der Strassenraum für den Aufenthalt und das Verweilen hochwertig gestaltet wird attraktive, ebenerdige Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer geschaffen werden	Aussage unterstützt. Es handelt sich um in der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts nachgelagerte Erkenntnisse, die mit langfristigen Entwicklungszielen verbunden sind. In der eigentlichen Aufgabenstellung können diese daher nicht nachträglich aufgenommen werden. Sinngemäss greifen jedoch die in den städtebaulichen Zielen formulierten Grundsätze die Thematik auf.	
15	Wirkungsziele	FDP Basel-Stadt	Die dokumentierten Wirkungsziele sind für die FDP stimmig. Wir empfehlen jedoch ein zusätzliches Wirkungsziel aufzunehmen: die «Trennung der Verkehrsträger». Bei Abwägungen und Entscheiden sollten die verschiedenen Ziele, die auch Friktionspotential haben, priorisiert werden (mehr dazu bei der Detailfrage). Da die Hauptbenutzer des Bahnhofs Fussgänger und der ÖV sind, müssen diese bei Entscheidungen und Widersprüchlichkeiten gegenüber aller anderen Wirkungsziele priorisiert werden. Die Bevorzugung von Fussgänger und ÖV muss gegenüber allen individuellen Verkehrsträgern gelten – insbesondere auch gegenüber dem Veloverkehr.	Kenntnisnahme Begründung: Eine Entflechtung wurde soweit als sinnvoll und notwendig vorgenommen. Eine vollständige Trennung der Verkehrsträge ist in sehr beengten städtischen Räumen z.B. im Bereich Centralbahnplatz nicht möglich. Die Logik einer additiven Anordnung bedingt zudem in der Regel eine Vergrösserung der vorhandenen Verkehrsflächen. Vgl. hierzu auch Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Basel-Stadt.	keine
15	Wirkungsziele	FDP Basel-Stadt	Die FDP wünscht die zusätzliche Zielsetzung, dass sämtliche Verkehrsträger so weit wie möglich zu trennen sind. Dies wird positive Auswirkung für alle Benutzer des Bahnhofs haben. Die FDP erwartet, dass der Velo- und Fussgängerverkehrs explizit getrennt werden. Bei sämtlichen Querungen des Bahnhofs darf diese Trennung nicht nur mit aufgemalter Farbe erfolgen, sondern erfordert eine echte physikalische Trennung.	Kenntnisnahme Begründung: Eine Entflechtung wurde soweit als sinnvoll und notwendig vorgenommen. Eine vollständige Trennung der Verkehrsträge ist in sehr beengten städtischen Räumen z.B. im Bereich Centralbahnplatz nicht möglich. Die Logik einer additiven Anordnung bedingt zudem in der Regel eine Vergrösserung der vorhandenen Verkehrsflächen. Vgl. hierzu auch Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Basel-Stadt.	keine
15	Wirkungsziele	FDP Basel-Stadt	MIV: Das Ziel, dass die Querung der Ost-West Hauptverkehrsachse für die Fussgänger aber auch die Velofahrer einfacher und sicherer sein soll unterstützt die	Prüfen Begründung: Die vorgeschlagenen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			FDP. Es ist jedoch nicht akzeptabel, dass das vorliegende Konzept den Umgang mit dem MIV nur am Rande thematisiert. Der Ost-West Hauptverkehrsstrom des MIV wird mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept massiv eingeschränkt. Wie aber der MIV in Zukunft umgeleitet werden soll, soll erst später evaluiert werden. Eine solche «Nicht-Planung» ist für die FDP nicht hinnehmbar. Die FDP erwartet, dass das Konzept überarbeitet wird und Lösungsansätze zur Sicherung der MIV-Kapazitäten im Perimeter ins Konzept eingearbeitet werden. Eine weitere zu dokumentierende, langfristige Option ist der Westring (inkl. Gundeli-Tunnel).	Eingriffe sind im Hinblick auf die Machbarkeit im Gesamtverkehrssystem noch im Rahmen nachgelagerter Studien zu prüfen. Mit dem Umweltschutzgesetz besteht jedoch ein expliziter Auftrag, effiziente und umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Der Autoverkehr weist in diesen Bereichen Defizite auf. Flächen müssen dabei neu zugeteilt werden. Wenn sich die Stadt auch künftig positiv weiterentwickeln will, bedarf es effizienter und leistungsfähiger Verkehrsmittel wie dem Tram. Aus ökonomischer und gesamtverkehrlicher Sicht sind auch in Zukunft die Personenströme auf ÖV-Achsen zu bündeln und mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität wie Trams und S-Bahn zu befördern.	
15	Wirkungsziele	FDP Basel-Stadt	Priorisierungsvorschlag der FDP (siehe grundsätzliche Stellungnahme) 1. Kundenkomfort für die Reisenden verbessern 2. Weitgehendste Trennung der Verkehrsträger (auch Personen und Velo) 3. Attraktive und übersichtliche Ankunfts- und Aufenthaltssituation schaffen 4. Angepasste städtebauliche Ausnutzung anstreben 5. Stadtklima verbessern 6. Erreichbarkeit zwischen den Quartieren und dem Bahnhof verbessern 7. Naturwerte und Biotopverbund verbessern 8. Trennwirkung der Bahngeleise vermindern 9. Identität und Einbindung wichtiger Räume verbessern 10. Entlastung Centralbahnplatz hinsichtlich Personenfrequenzen	Kenntnisnahme Begründung: Bei den Wirkungszielen wurde bewusst auf eine Priorisierung/Hierarchisierung der Wirkungsziele verzichtet. Je nach Vertiefungsraum oder Projekt können unterschiedliche Prioritäten massgebend werden.	keine
15	Wirkungsziele Verkehr	glp Basel-Stadt	Direkte Erreichbarkeit der Bahngeleise aus allen Richtungen vereinfachen	übernehmen	Textliche Anpassung
15	Wirkungsziele	glp Basel-Stadt	Verkehr: Parkierungssituation für Zweiradfahrzeuge jeglicher Art auf allen Bahnhofseiten verbessern	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist in den Wirkungszielen sinngemäss bereits aufgeführt.	keine
15	Wirkungsziele	glp Basel-Stadt	Der Integration neuer Mobilitätsformen ist grosse Bedeutung beizumessen (Aufwärtskompatibilität)	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist in den Wirkungszielen sinngemäss bereits aufgeführt	keine
15	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Es fehlt in dieser Übersicht/Zusammenfassung die Wichtigkeit der stadtökologischen Aspekte, die auf Seite 17 folgen. Die SP regt an, nach	Kenntnisnahme Begründung: Der Aspekt der Aufenthaltsqualität wird bereits unter dem	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			- Mobilitätsdrehscheibe… - Bedeutender Ankunftsort… - Wichtiger Verteilraum… einen weiteren Punkt anzufügen: - Erfüllen der stadtökologischen Anforderungen durch gezielte, ausreichende Begrünung, sodass die Aufenthaltsqualität für Verweilende und Anwohnenden hoch ist.	Punkt «Kundenkomfort» aufgeführt. Der Punkt ausreichend Begrünung ist ebenfalls im Wirkungsziel Naturwerte und Biotopverbund mit «neue Grünräume …» aufgeführt.	
15	Wirkungsziele	Countdown 2030	Ist wie folgt zu ergänzen: Mobilitätsdrehscheibe, welche sowohl heutige als auch zukünftige Mobilitätsbedürfnisse aufnehmen kann, ***und dabei höchsten Ansprüchen bezüglich nachhaltigem Stadtraum genügt***	Kenntnisnahme Begründung: Wiederholung	keine
16	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Verkehr: Damit ausreichend offizielle Veloparkplätze zur Verfügung stehen, ist die Schaffung von sehr vielen weiteren Abstellmöglichkeiten zentral. Der Handlungsbedarf in diesem Bereich kommt zu wenig heraus.	Kenntnisnahme Begründung: Die Thematik ist sowohl übergreifend als auch in den Vertiefungsräumen aufgeführt.	keine
16	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Verkehr: Die hindernisfreie Erreichbarkeit aller Anlagen muss als Ziel noch ergänzt werden.	Übernehmen	Formulierung unter Wirkungsziel «Kundenkomfort» aufnehmen
16	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Verkehr: Die Verbesserung des Taxi-Angebots (wichtiges Angebot für ankommende Gäste) muss ergänzt werden.	Übernehmen	Formulierung unter Wirkungsziel «Kundenkomfort» aufnehmen
16	Wirkungsziele	Gewerbeverband Basel-Stadt	Erreichbarkeit verbessern: Wie korrekt festgehalten ist, muss es darum gehen, die «verkehrliche Gesamtqualität» zu verbessern. Diese muss selbstverständlich auch den motorisierten Individualverkehr einschliessen. Reisende sind oft mit schwerem Gepäck unterwegs, weshalb die Erreichbarkeit des Bahnhofs auch mit dem Auto von grosser und zentraler Bedeutung ist. Formulierungsvorschlag: die Autoparkierung in ausreichender Kapazität und optimal erreichbar gewährleistet wird.	Kenntnisnahme Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss und wird auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Im direkten Umfeld des Bahnhofs sind keine weiteren zusätzlichen Parkierungsanlagen vorgesehen.	keine
16	Wirkungsziele	Gewerbeverband Basel-Stadt	Kundenkomfort: Möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen sind nicht für den ÖV und den Veloverkehr anzustreben, sondern auch zum motorisierten Individualverkehr, zumal Reisende oftmals mit schwerem Gepäck unterwegs sind. Formulierungsvorschlag: Passus ergänzen mit «zum motorisierten Individualverkehr».	Kenntnisnahme Begründung: Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss und wird auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Im direkten Umfeld des Bahnhofs sind keine weite-	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				ren zusätzlichen Parkierungsanlagen vorgesehen	
16	Wirkungsziele	Matthias Braun (privat)	Ziele: Die Stadt Basel bemüht sich um eine Zusammenarbeit mit allen Akteuren (Hauptsächlich der SBB, und der Markthalle). Die Regierung der Stadt Basel plant in Zusammenarbeit (!) mit den SBB die Bedürfnisse des Zukünftigen Bahnhofs, des Areals Bahnhofplatz, des Stadtraumes "Gebiet Markthalle" und des Gundelis. Vorgehen: Die Stadt Basel (oder wer dafür verantwortlich ist) bemüht sich um eine konstruktive(n) Ausschreibungen/Wettbewerbe/Machbarkeitsstudien Die Regierung der Stadt Basel beauftragt verschiedene Städtebauliche (!) Planungsbüros zu Nutzung und städtebauliche Studien um damit die bestmögliche Nutzung und Perspektive zu erarbeiten. !!! Die Stadt Basel (oder wer dafür verantwortlich ist) fragt sich, was soll dieser Veränderungswahn in Alle Richtungen und macht zuerst eine Bestandsaufnahme und kommuniziert dessen Mängel. Sie stellt das Planungsteam vor und begründet dessen Auswahl. Die Stadt Basel (oder wer dafür verantwortlich ist) macht zuerst eine Sondierung um die Probleme und Bedürfnisse der benützenden Akteure zu kennen.	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich um Machbarkeitsüberlegungen, die in einem Verfahren, welches durch viele Amtsstellen und externe Experten eng begleitet wurde. Konkrete Projekte erfordern ein breiter abgestütztes Verfahren.	keine
16	Wirkungsziele	Basler Verkehrs-Betriebe	Entlastung Centralbahnplatz … (ergänzen): Die Tramlinien/Buslinien auf dem Platz im Sinne des Gesamtsystems ***und des Gesamtverkehrssystems*** organisieren, um die zusätzlichen Personenfrequenzen besser aufnehmen zu können; Effiziente Auf- und Abgänge zu den Gleisen. Erläuterung der Präzisierung: Die Tramlinien/ Buslinien müssen aus Verkehrssicht optimal organisiert werden. Die Systemgrenzen liegen nicht im Betrachtungsperimeter des Entwicklungskonzepts, sondern beinhalten die Auswirkungen auf das gesamte städtische Verkehrsnetz.	Übernehmen	Formulierung ergänzen « … und des Gesamtverkehrssystems»
16	Wirkungsziele	Pro Velo beider Basel	Wir begrüssen insbesondere, dass «die Veloparkierung in ausreichender Kapazität und optimal an den Zugängen angeordnet» werden soll. Bei einem der aktuellsten Teilräume, nämlich beim Nauentor, wird dies aber leider nicht mehr erwähnt	Kenntnisnahme Begründung: Im Bericht zur Planauflage zum Bebauungsplan Nauentor Kapitel 3.6.2 wird festgehalten, dass es im Bereich Nauentor öffentlich zugängliche Veloabstellplätze geben muss.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				Das Entwicklungskonzept beinhaltet darüber hinaus Vorschläge für neue Velo-Abstellplätze. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	
16	Wirkungsziele	Pro Velo beider Basel	Ebenso begrüssen wir sehr, dass «Fuss- und Velowegbeziehungen zu wichtigen Zielen gestärkt werden» sollen (Heuwaage, Zoo Basel, Güterstrasse, Tellplatz, Bankverein, Aeschenplatz, St. Alban-Quartier, Route Hexenweglein). Auch hier vermissen wir aber in den Kapiteln der Teilräume die konsequente Verfolgung dieser Ziele (z.B. bezüglich der Querung der Nauenstrasse zum und vom St. Alban-Quartier und bei der Anbindung des Gundelis mit einer baldigen Veloquerung.	Kenntnisnahme Begründung: Behandlung der Thematik in den betreffenden Kapiteln zu den Vertiefungsräumen ist vorhanden.	keine
16	Wirkungsziele	Pro Velo beider Basel	Generell ist erfreulich, dass «möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Taxi) zum Velo angeboten werden» sollen. Die konkrete Planung in den Teilräumen umschreibt die Thematik dann aber wie gesagt eher defensiv und ohne konkrete Qualitätsziele und Umsetzungstermine.	Kenntnisnahme Begründung: Das Konzept bleibt bewusst auf einer grundsätzlichen Ebene und formuliert Handlungsbedarf für nachgelagerte Projekte und Entscheide.	keine
16	Wirkungsziele	WIMAG	Verkehr / Erreichbarkeit zwischen den umgebenen Quartieren und dem Stadtraum verbessern: Wir meinen, da muss unbedingt die komplette Überdenkung der Situation des Cityrings deutlicher mit rein: Wie kommen die Menschen zu Fuss und per Velo vom oder zum Bahnhof auf eine angenehme Weise über den Cityring … Wir sehen da eine Variante, in dem der MIV unterirdisch verläuft und oberirdisch die Grünfläche zwischen „De Wette“ und „Bollwerk“ wieder vereint werden. Diese Entflechtung der Mobilitätsstrom vereint viele Vorteile: Reduktion der Lärmemissionen, Zunahme der Grünflächen (Stichwort Stadtklima), Förderung des Veloverkehrs. Darum ein zusätzlicher Punkt. Hier der Formulierungsvorschlag: leistungsfähige und attraktive Überquerung der Fahrbahnen des MIVs (v. a. beim Cityring der unbedingt überdacht werden muss) für alle anderen Mobilitätsströme insbesondere für FussgängerInnen und VelofahrerInnen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Inhalte sind bereits in den Wirkungszielen enthalten. Die Grundlegende Behandlung der Nauenstrasse muss längerfristig in zukünftigen Studien erfolgen, die einen grösseren Perimeter umfassen werden.	keine
16	Wirkungsziele	TCS beider Basel	Erreichbarkeit verbessern: Bei der Verbesserung der verkehrlichen Gesamtqualität muss der Motorisierten Individualverkehr miteingeschlossen werden. Gerade wenn der Flugverkehr reduziert werden soll und deshalb Reisende vermehrt mit dem Zug fahren, ist für den Transport von schwerem Gepäck die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem motorisierten Individualverkehr entscheidend.	Kenntnisnahme Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Im direkten Umfeld des Bahnhofs sind keine weiteren zusätzlichen Park-	

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Formulierungsvorschlag: Genügend Parkplätze zum Be- und Entladen müssen gewährleistet sein.	plätze vorgesehen.	
16	Wirkungsziele	TCS beider Basel	Trennwirkung von Strassen vermindern: Für die gute Erreichbarkeit eines Standorts sind Strassen unabdingbar. Die Forderung «trennende Elemente durchgängig zumachen» ist daher kontraproduktiv, da damit die Erreichbarkeit beeinträchtigt würde. Formulierungsvorschlag: streichen	Kenntnisnahme Begründung: Die Überwindung der grossen Verkehrsachsen wie der Nauenstrasse in Richtung Innenstadt/Bahnhof ist für die Erreichbarkeit des Bahnhofs essentiell.	
16	Wirkungsziele	TCS beider Basel	Kundenkomfort: Direkte und kurze Umsteigebeziehungen sind selbstverständlich auch zum motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten. Dies insbesondere deshalb, weil Reisende mit schwerem Gepäck den motorisierten Individualverkehr für den Transport zum Bahnhof bevorzugen. Formulierungsvorschlag: Ergänzung mit einem Passus für den motorisierten Individualverkehr.	Kenntnisnahme Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Im direkten Umfeld des Bahnhofs sind keine weiteren zusätzlichen Parkplätze vorgesehen.	
16	Wirkungsziele	Edith Maryon AG	Verkehr: Damit ausreichend offizielle Veloparkplätze zur Verfügung stehen, ist die Schaffung von sehr vielen weiteren Abstellmöglichkeiten zentral. Der Handlungsbedarf in diesem Bereich kommt zu wenig heraus.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
16	Wirkungsziele	ACS beider Basel	Erreichbarkeit verbessern: Wie eingangs korrekt festgehalten ist, muss es darum gehen, die «verkehrliche Gesamtqualität» zu verbessern. Diese muss selbstverständlich auch den Motorisierten Individualverkehr (MotIV) einschliessen. Reisende sind oft mit schwerem Gepäck unterwegs, weshalb die Erreichbarkeit des Bahn- hofs auch mit dem MotIV von grosser und zentraler Bedeutung ist. Formulierungsvorschlag: die Autoparkierung in ausreichender Kapazität und optimal erreichbar gewährleistet wird.	Kenntnisnahme Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss und wird auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Im direkten Umfeld des Bahnhofs sind keine weiteren zusätzlichen Parkplätze vorgesehen	keine
16	Wirkungsziele	Carrosserie Suisse NW-CH	Erreichbarkeit verbessern: Wie eingangs korrekt festgehalten ist, muss es darum gehen, die «verkehrliche Gesamtqualität» zu verbessern. Diese muss selbstverständlich auch den Motorisierten Individualverkehr (MotIV) einschliessen. Reisende sind oft mit schwerem Gepäck unterwegs, weshalb die Erreichbarkeit des Bahnhofs auch mit dem MotIV von grosser und zentraler Bedeutung ist. Formulierungsvorschlag: die Autoparkierung in ausreichender Kapazität und optimal erreichbar gewährleistet wird.	Kenntnisnahme Begründung: Die Raumreserven am Bahnhof sind knapp bemessen. Die Erreichbarkeit bleibt gewährleistet.	keine
16	Wirkungsziele	Carrosserie Suisse NW-CH	Trennwirkung von Strassen vermindern: Die elementarste Voraussetzung, um eine gute Erreichbarkeit eines Standortes sicherzustellen, sind Strassen. Die Forderung «trennende Elemente durchgängig zu machen» ist daher nicht sinnvoll, da die Erreichbarkeit dadurch beeinträchtigt würde. Formulierungsvorschlag: streichen	Kenntnisnahme Begründung: Da es sich um Stadtstrassen und um einen vom Fuss- und Veloverkehr hochfrequentierter Bereich der Stadt handelt, muss auch die Überwindbarkeit der Strassen in einer	keine

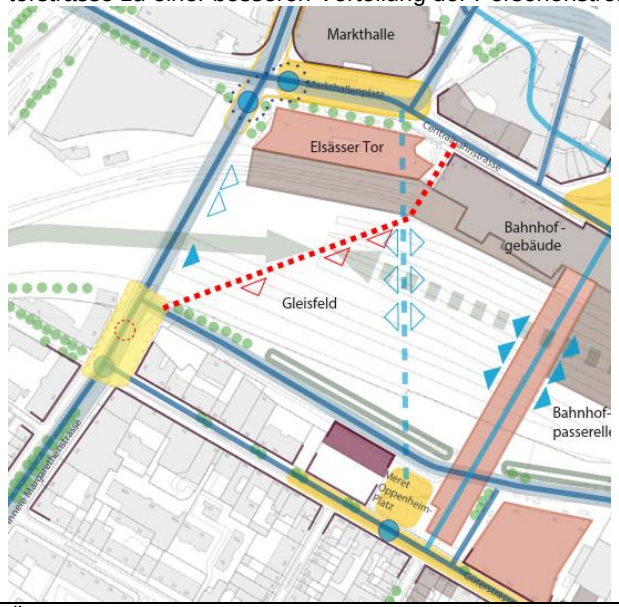
Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				hohen Qualität möglich sein.	
16	Wirkungsziele	Carrosserie Suisse NW-CH	Kundenkomfort: Möglichst direkte und kurze Umsteigebeziehungen sind nicht fürs ÖV und Velo anzustreben, sondern selbstverständlich auch zum MotIV, zumal Reisende zumeist mit schwerem Gepäck unterwegs sind, weshalb motorisierte Fahrzeuge für den Transport die erste Wahl darstellen. Formulierungsvorschlag: Passus ergänzen mit «zum Motorisierten Individualverkehr (MotIV)».	Kenntnisnahme Begründung: Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein.	keine
16	Wirkungsziele	Handeslkammer	Die Wirkungsziele haben grossen Einfluss auf den Schlussbericht. Es ist schade, dass die Festsetzung dieser zentralen Wirkungsziele nicht näher beschrieben wird.	Kenntnisnahme Begründung: kein Antrag	keine
16	Wirkungsziele	Handeslkammer	Die Umsetzung der genannten Wirkungsziele ist ambitioniert und konkurriert sich teilweise. Dies gilt beispielsweise für die Aussage «zentrale Lage zur Verdichtung nutzen» und «neue Grünräume sowie begrünte Strassen- und Platzräume schaffen». Ausgehend von den vielfältigen, teils auch divergierenden, Zielbildern müssen bei der konkreten Projektumsetzung Güterabwägungen stattfinden. Eine hierarchische Ordnung dieser Wirkungsziele wäre daher wünschenswert	Kenntnisnahme Begründung: Bei den Wirkungszielen wurde bewusst auf eine Priorisierung/Hierarchisierung der Wirkungsziele verzichtet. Je nach Vertiefungsraum oder Projekt können unterschiedliche Prioritäten massgebend werden. Die Abwägung muss entsprechend individuell in den jeweiligen Projekten und Studien erfolgen.	keine
17	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Städtebau: Aus Sicht der SP ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Nauenstrasse als Ziel fraglich. Die Prioritäten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen nicht auf Hauptverkehrsachsen sondern auf Verweil-Orte gelegt werden.	Kenntnisnahme Begründung: Wird die Nauenstrasse langfristig zur Stadtstrasse weiter entwickelt, können durchaus Flächen mit Aufenthaltsqualität entstehen.	keine
17	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Städtebau: Es fehlt als Ziel, dass Wohnraum für alle Schichten zur Verfügung stehen muss im betroffenen Perimeter. Dieser Aspekt muss ergänzt werden.	Kenntnisnahme Begründung: Da diese Fragen nicht vertieft wurden, ist eine Aussage nicht sinnvoll.	keine
17	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Städtebau: Tipp-Fehler: «Die Übergänge vom Gleisfeld~~er~~ zu…»]	Übernehmen	korrigieren
17	Wirkungsziele	SP Basel-Stadt	Stadtökologie: Das Ziel, neue Grünräume zu schaffen ist aus Sicht der SP von grosser Wichtigkeit. Es kommt hier zu kurz und muss hohe Priorität haben.	Kenntnisnahme Begründung: Die Thematik ist wo immer möglich und sinnvoll aufgegriffen. Die Flächenpotentiale sind aufgrund der vielfältigen sich überlagernder Nutzungsansprüche im Perimeter jedoch begrenzt.	keine
17	Wirkungsziele	Gewerbeverband Basel-Stadt	Stadtökologie und Stadtklima: Der Gewerbeverband Basel-Stadt anerkennt und unterstützt grundsätzlich Bemühungen für ein besseres Stadtklima. Jedoch nicht absolut und überall. Wie immer gilt es auch hier, eine Güterabwägung vorzuneh-	Kenntnisnahme Begründung: Die Abwägung findet im Rahmen konkreter Projekte bzw.	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			men. Die Umgebung des Bahnhofs SBB ist einer der bedeutendsten Mobilitätshotspots des Kantons. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger ist von absolut zentraler Bedeutung. Gerade mit Blick auf die zusätzlichen Anforderungen an diese Infrastruktur und im Sinne der hierfür notwendigen Sicherstellung der Mobilitätsflächen muss der Fokus klar auf den Mobilitätszielen liegen. Allfällige stadtökologische bzw. stadtklimatische Massnahmen sind als Supplément zu verstehen und nur dann umzusetzen, wenn sie die Mobilitätsziele nicht gefährden.	grundeigentümerverbindlicher Planungen statt.	
17	Wirkungsziele	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Naturwerte und Biotopverbund verbessern: In der Erläuterung zu diesem Wirkungsziel steht, dass der Erhalt bzw. der Ersatz «möglichst» entsprechend gesetzlicher Vorgaben umzusetzen sei. Gesetzliche Vorgaben sind immer umzusetzen und zwar nicht nur «möglichst». Daher beantragen wir, das Wort «MÖGLICHST» zu streichen.	Übernehmen Begründung: Gesetzliche Vorgabe	«Möglichst» streichen
17	Wirkungsziele	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Naturwerte und Biotopverbund verbessern: Um dieses Ziel umzusetzen, sollen Grünräume sowie begrünte Strassen- und Platzräume geschaffen werden. Damit das Ziel «Naturwert» als Beitrag zur Verbesserung der Stadtökologie realisiert werden kann, müssen die Grünräume sowie begrünte Strassen- und Platzräume eine ökologische Qualität aufweisen. Sonst besteht die Gefahr, dass steriles «Standardgrün» ohne ökologischen Mehrwert verwendet wird. Daher beantragen wir folgende Ergänzung: «Grünräume sowie begrünte Strassen- und Platzräume mit HOHEM STADTÖKOLOGISCHEM WERT schaffen».	Teilweise übernehmen Begründung: Es handelt sich um einen eher dichten Raum hinsichtlich Personenfrequenzen und sich vielfältig überlagernder Ansprüche. Die Abwägung erfolgt in konkreten Projekten.	Mit «möglichst hohem stadtökologischen Wer»"
17	Wirkungsziele	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Naturwerte und Biotopverbund verbessern: Die Biotopvernetzung soll gewährleistet werden. Das ist nicht ausreichend: Sie muss auch verbessert werden, wie es z.B. in der Planungsanweisung 6 des kantonalen Richtplans oder in § 8, Abs. 3 NLG aufgeführt ist. Daher beantragen wir folgende Ergänzung: «Die Biotopvernetzung gewährleisten UND VERBESSERN».	Teilweise übernehmen	Textanpassung «… und wo möglich verbessern»
17	Wirkungsziele	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Stadtklima verbessern: Gute Formulierungen, das darf im Vernehmlassungsverfahren nicht abgeschwächt werden.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	
17	Wirkungsziele	Countdown 2030	Stadtökologie und Stadtklima: - der Erhalt bzw. Ersatz wertvoller Natursubstanz und geschützter Bäume ist über die entsprechend gesetzlicher Vorgaben ~~möglichst umzusetzen~~. ***hinaus zu realisieren, und wo immer möglich auszubauen.*** - die Biodiversität ist zu steigern und bei allen Massnahmen zu analysieren - alle Massnahmen sind bezüglich ihrer Auswirkungen auf eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Stadtentwicklung zu prüfen. - Allgemein wird in den vorliegenden Bericht den Grünflächen und der Biodiversität zu wenig Raum beigemessen. Der Handlungsspielraum wird als „begrenzt“ klein gehalten, wobei offensichtlich der Handlungswille das begrenzende Element ist und nicht der Spielraum.	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich um gesetzliche Vorgaben, die grundsätzlich einzuhalten sind.	keine
17	Wirkungsziele	Carrosserie	Naturwerte & Biotopverbund verbessern: Gerade im Umfeld des Bahnhofs sind	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		Suisse NW-CH	Strassen wegen der Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger von absolut zentraler Bedeutung. Es geht in den Augen der Carrosserie Suisse NW im Umfeld des Bahnhofs SBB also – insbesondere auch in Anbetracht der zunehmenden Anforderungen an diese Infrastruktur –primär darum, die Erreichbarkeit sicherzustellen. Die Forderung, in diesem Umfeld «begrünte Strassenräume zu schaffen» ist demnach kontraproduktiv und sinnlos. Formulierungsvorschlag: streichen	Begründung: Die Zufahrt zum Bahnhof und dessen Erreichbarkeit muss auch weiterhin für den MIV gewährleistet sein. Dennoch gilt es auch hier attraktive Aufenthaltsorte zu schaffen und die entsprechenden Strassenräume in ihrer Gestaltung aufzuwerten.	
17	Wirkungsziele	GRÜNE Basel-Stadt	Stadtökologie: Die Verbesserung des Stadtklimas kann im Widerspruch zu den geplanten Hochhäusern bilden, deren sinnvolle Anordnung entscheidend sein wird. Das Verdichtungspotenzial soll anhand der Stadtklimaanalyse überprüft werden. Bei Ersatzmassnahmen sollen gleichwertige Pflanzungen zum Einsatz kommen. Die vorgesehenen Grünräume sollen neben den beschriebenen Aufgaben ebenfalls die Biodiversität fördern.	Kenntnisnahme Begründung: die Abwägung der Belange ist nicht Gegenstand der Wirkungsziele, sondern erfolgt im Rahmen weiterer Vertiefungen und umfasst weitere Themen.	keine
17	Wirkungsziele	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Formulierungsvorschlag: Naturwerte und Biotopverbund ***nach Möglichkeit*** verbessern Begründung: Der Bahnhof SBB befindet sich in einem urbanen Umfeld und ist raumplanerisch als Siedlungsraum ausgeschieden. Als zentrale städtische Infrastruktur nimmt er eine wichtige Funktion als Mobilitätshub ein. Daher müssen die Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung und der Verkehrserschliessung gegenüber dem Wirkungsziel «Naturwerte und Biotopverbund verbessern» klar priorisiert werden. Dies in Analogie mit der Situation ausserhalb der Bauzonen, wo die Bedürfnisse der Natur Vorrang geniessen. Dies bedeutet aber nicht, dass die Förderung der Naturwerte und des Biotopverbunds grundsätzlich ausgeschlossen werden sollen. Synergien sollten unbestritten genutzt werden und wo immer möglich zur Optimierung der der Naturwerte und des Biotopverbundes beitragen. Gleichzeitig gilt es, die Bedeutung des Naturschutzes als gleichwertiges Wirkungsziel zurückzustufen	Kenntnisnahme Begründung: Eine Abschwächung entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben.	keine
23	Weiterer Klärungsbedarf	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Analysekarte: Es ist anerkennenswert, dass die Grünräume Zolli – Nachtigallenwäldeli - Elisabethenschanze - Elisabethenanlage – Aeschengraben als ökologische Vernetzungsachse erkannt wurde. Der Pfeil der Vernetzungsachse endet jedoch bei der Heuwaage. Er sollte darüber hinaus bis zum Aeschengraben eingezeichnet werden. Es sollte ausserdem darauf hingewiesen werden (z.B. S. 24), dass diese Achse über den Aeschengraben und die St. Alban-Anlage bis zum Rhein reicht, also eine zentrale Grünachse durch Basel ist, die gestärkt werden muss, da sie insbesondere im Bahnhofbereich unterbrochen ist.	Kenntnisnahme Begründung: An diesem sehr verkehrsorientiertem Ort bestehen kaum Möglichkeiten für eine Begrünung. Ausserdem führt das Heuwaageviadukt darüber. Dadurch sind die wenigen Flächen auch noch im Regenschatten der Brücke. Eine Biotopverbindung ist somit unrealistisch und bleibt unterbrochen.	keine
30	Prägenden Raumkanten, erhaltens-	Heimatschutz	Das Entwicklungskonzept anerkennt die städtebauliche Bedeutung der historisch bedeutenden Bauten, die unter Schutz oder im Inventar der schützenswerten	Kenntnisnahme Begründung: kein Widerspruch	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	werte stadträumliche Qualitäten und Verdichtungspotenziale	Basel	Bauten stehen. Sie sind gemäss dem Text in «Stadtblöcke» integriert und prägen den Stadtraum Bahnhof. Dies trifft insbesondere auf den nördlichen Perimeter mit den Bahnhofsbauten selber und dem gegenüberliegenden Grand Hotel de l'Univers, dem zeitweiligen Sitz der BIZ zu. Die historischen Hotelbauten am Bahnhof sind unbedingt zu erhalten.		
30	Prägenden Raumkanten, erhaltenswerte stadträumliche Qualitäten und Verdichtungspotenziale	FDP Basel-Stadt	Verdichtung und Hochhäuser: Die Formulierung wie sensible Einbindung, mögliche negative stadtklimatische Effekte, lassen interpretieren, dass Vieles völlig unklar und offen ist. Das stimmt für die «Gundeli»-Seite nicht. Der im letzten Jahr erarbeitete Quartierrichtplan Gundeldingen ist bereits behördenverbindlich. Dies sollte im Konzept transparent dargestellt und auch darauf verwiesen werden.	Teilweise übernehmen Begründung: Es ist richtig, dass für die städtebaulichen Vorschläge keine präzisen Aussagen möglich sind. Diese müssen in nachgelagerten Studien erfolgen.	Hinweis auf Quartierrichtplan übernehmen
31	Weiterer Klärungsbedarf	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Abbildung 13, Öffentliche Grün- und Freiräume: In der Karte 13 sind die öffentlichen Grün- und Freiräume eingezeichnet. Um ihren ökologischen Wert zu verdeutlichen beantragen wir, dass zusätzlich die Flächen eingezeichnet und markiert werden, die im Kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgeführt sind.	Übernehmen	Die Flächen werden in Abb. 13 gekennzeichnet
33	Konzeptkarte	FDP Basel-Stadt	Verkehr: Die FDP fordert eine explizite und klare Trennung des Personen- und des Velo-Verkehrs. Die Graphik muss deshalb auch das Netzwerk Velo in der Gesamtgraphik explizit ausweisen. So wird transparent, dass die Querung Z4 für den Veloverkehr nicht bis zum Centralbahnplatz geplant ist.	Kenntnisnahme Begründung: Eine vollständige Trennung der Verkehrsträger ist in sehr beengten städtischen Räumen nicht möglich. Die Abbildung 10 S. 28 präzisiert die Konzeptkarte und zeigt die Veloführungen separat auf. Hierbei wurden im Wesentlichen die Aussagen aus dem Teilrichtplan Velo mit Stand 2018 zurückgegriffen. Der Fussverkehr kann alle für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehenen Räume nutzen, weshalb auf eine separate Darstellung verzichtet wurde.	keine
33	Konzeptkarte	FDP Basel-Stadt	MIV: Die Dicke der MIV-Achse der Meret-Oppenheim-Strasse muss in der Fortführung über die Peter-Merian-Brücke bis zur Nauenstrasse beibehalten bleiben (gleiche Verkehrsmenge).	Übernehmen Begründung: Es sind beides Hauptsammelstrassen (HSS)	Strichdicke anpassen
33	Konzeptkarte	FDP Basel-Stadt	Neue Querung Zolli (Personen und Velo): Auch wenn es am Rande des Perimeters ist, wäre es hilfreich, wenn die geplante Zolli-Querung in der Graphik mit dargestellt wäre. Dies würde helfen, die Personen- und Velo-Flüsse z.B. auf die Viadukt- und Margarethen-Brücke besser beurteilen zu können.	Übernehmen Hinweis: Im Entwicklungskonzept wurden im Wesentlichen die Aussagen aus dem Teilrichtplan Velo mit Stand 2018 zurückgegriffen.	Eintrag im Plan Netzwerk Velo S. 28, Abb.10 ergänzen
33	Konzeptkarte	SP Basel-Stadt	Markthallenplatz: Es bleibt im Konzept unklar, wie die MIV-Führung über den Markthallenplatz funktionieren soll. Es besteht die Gefahr, dass dieser dadurch seinen «Platz-Charakter» verliert. Ebenso gilt es zu verhindern, dass der neue	Prüfen Begründung: Die genaue Ausarbeitung erfolgt in der weitergehenden Planung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Platz zu einem zweiten Centralbahnplatz ohne wirkliche Aufenthaltsqualität wird.		
33	Konzeptkarte	SP Basel-Stadt	Kleine Passerelle Nauentor: Es bleibt unklar, ob hier der Zugang zu allen Geleisen gewährt werde soll/kann.	Kenntnisnahme Begründung: Zugänge aus der Überbauung Nauentor sind im Bebauungsplan vorgesehen. Welche Gleise letztlich von hieraus zukünftig erreichbar sein werden ist noch in Planungen der SBB zu klären.	Keine
33	Konzeptkarte	SP Basel-Stadt	Unterirdische Gleisquerung: Wünschenswert wäre eine weitere Vernetzung unterirdischer Fussverbindungen, das wäre mutmasslich auch für die Vermietungen attraktiv.	Kenntnisnahme Begründung: Prüfung in vertiefenden Studien SBB.	keine
33	Konzeptkarte	SP Basel-Stadt	Element: Ein Fussgänger*innen-Aufgang auf die Mitte des Centralbahnplatzes fehlt. Allgemein ist die Erschliessung der Haltestellen ab Veloparking zu klären.	Prüfen Begründung: Dies erfolgt in nachgelagerten Studien bzw. nachgelagerten Planungen der SBB.	keine
33	Konzeptkarte	PSP Swiss Property	Perronerschliessung Ost von der Peter Merian-Brücke aus fehlt	Kenntnisnahme Begründung: Zugänge aus der Überbauung Nauentor sind im Bebauungsplan vorgesehen und erfolgen von dort und nicht via der Peter Merian-Brücke.	Keine
33	Konzeptkarte	Gewerbeverband Basel-Stadt	Diese Konzeptkarte führt zwar die Konzeptelemente in einer Gesamtschau zusammen, ist aber alles andere als wirklich übersichtlich. Jene Elemente der Konzeptkarte, die keine Unterstützung verdienen, sind unter Vertiefungsräume aufgeführt.	Kenntnisnahme Begründung: Für die grössere Übersichtlichkeit wurden Karten zu den einzelnen Konzeptelementen S.24ff erstellt.	keine
33	Konzeptkarte	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Im Abschnitt «Verdichtung» sind die Geschützten Objekte aus dem Inventar- und Denkmalverzeichnis eingetragen. Das Äquivalent fehlt jedoch im Abschnitt «Freiraum». Dort seien ebenfalls geschützte Objekte einzuzeichnen und zwar die Geschützten Objekte aus dem «Inventar der schützenswerten Naturobjekte».	Übernehmen	Ergänzen des Plans Grün- und Freiräume Abb. 13, S. 31 und ggf. Titel anpassen
33	Konzeptkarte	Matthias Braun (privat)	Gesamter Stadtraum Der wichtigste Anteil am Konzept ist die Zusammenarbeit mit den SBB und des Bahnhofs (Wenn Änderungen vorgenommen werden sollten, dann anhand der Nutzung/Funktionen des Bahnhofs, dessen Erschliessung und Anbindungen) Vertiefungsraum Markthalle Die Planung sollte sich nicht nur auf den Verkehr, sondern in Zusammenarbeit mit den Hauptgebäuden erfolgen. Die Markthalle und der sogenannte Markthallenplatz müssen einen eigenen Vertiefungsraum bilden.	Kenntnisnahme Begründung: Das Team hat ausgehend von der Integration der neuen Zugänge einen städtebaulichen Ansatz gewählt. Der Vertiefungsraum 3 umfasst auch die Markthalle und den Markthallenplatz.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
33	Konzeptkarte	Basler Verkehrs-Betriebe	Divers: Wir unterstützen das grundsätzliche Konzept. Zu einigen Elemente, welche in der Karte nur rudimentär abgebildet sind, aber in den Analyse- und Vertiefungskapiteln detailliert beschrieben sind, nehmen wir in den folgenden Abschnitten Stellung.	Kenntnisnahme Begründung: wird in den Vertiefungsräumen ausgeführt.	keine
33	Konzeptkarte	Countdown 2030	Zusätzliche Erschliessung / Gleisquerung: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Eine zusätzliche Erschliessung und Nord-Süd Gleisquerung im westlichen Gleisfeld kann sowohl oberirdisch als auch unterirdisch erfolgen. Die Eingriffstiefe oberirdisch ist bedeutend kleiner, der Handlungsspielraum einiges Grösser und die Massnahmen sachgemäss kostengünstiger. Eine zusätzliche Erschliessung im westlichen Gleichfeld könnte auch über eine oberirdisch oder unterirdisch Querung zwischen Ecke Meret Oppenheim Strasse / Margarethenbrücke und Markthallenplatz geschehen. Dies würde bei gleichzeitiger Verschiebung der Haltestelle IWB an die Ecke Margarethenstrasse / Gütterstrasse zu einer besseren Verteilung der Personenströme führen.  	Kenntnisnahme Begründung: Die technisch-infrastrukturellen Grundlagen für die Wahl der zu betrachtenden Querungen wurden bereits erarbeitet. Diese Studien dienten als Grundlage für das Entwicklungskonzept. Die Berichte hierzu sind nicht öffentlich und sind Gegenstand von Planungen der SBB. Die vorgeschlagene zusätzliche Erschliessung nimmt nicht die Hauptpersonenströme auf, bringt daher nur einen geringen Mehrwert für die Nutzenden und schwächt die öffentlichen Räume. Zudem ist der Brückenkopf Süd kein wichtiger Ankunftsort. Die Lage der Haltestelle ist in nachgelagerten Studien zu prüfen.	keine
33	Konzeptkarte	Neue Gruppe Bahnhof	Östlicher Teil (Bereich Nauentor): Grafisch auffällig diffus und in Pastelltönen gehalten, während der westliche Teil wesentlich konkreter dargestellt wird.	Kenntnisnahme Begründung: Die Darstellung entspricht den Bedeutungen der Querungen für die Erreichbarkeit des Bahnhofs (Personenfrequenzen) und entspricht zudem der gewählten Bearbeitungstiefe.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
33	Konzeptkarte	Neue Gruppe Bahnhof	Peter Merian-Brücke: Sie wird nicht ins Konzept integriert und der Querungspfeil nur angedeutet. Der Peter Merian-Brücke kommt für den Fussgänger- und Langsamverkehr die gleich grosse Bedeutung zu wie der Margarethenbrücke.	Kenntnisnahme Begründung: Die Bedeutung der Peter Merian-Brücke wird nicht in Frage gestellt. Die Peter Merian-Brücke wurde bewusst mit einer eigenen Signatur versehen, da sie keine Verbindung zu den Perrons aufweist. Abb.8 zeigt die Verteilung der Personenströme. Sie wird aber in ihrer Bedeutung als wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr damit nicht geschwächt.	keine
33	Konzeptkarte	Neue Gruppe Bahnhof	Querungspfeile: Es muss zwischen Fuss- und Veloverkehr unterschieden und die beiden Mobilitätsarten müssen entsprechend gesondert ausgewiesen werden. Dem Langsamverkehr kommt in der Konzeptkarte auf diese Weise nicht die ihm zustehende Wichtigkeit zu.	Kenntnisname Begründung: Die Darstellung entspricht den Bedeutungen der Querungen für die Erreichbarkeit des Bahnhofs und zudem der gewählten Bearbeitungstiefe. Abb.8 zeigt die Verteilung der Personenströme. Selbstverständlich bestehen darüber hinaus viele kleinräumigen Fusswege. In den Detailkarten S 24 ff sowie in Abb. 10 (Velowege) sind Aussagen zum Fuss- und Veloverkehr präzisiert.	keine
33	Konzeptkarte	BSA Basel	Markthallenplatz: Statt des Markthallenplatzes könnte auch ein Margarethenplatz der neue westliche Ankunftsort des Bahnhofs werden, denn die Margarethenbrücke liegt auf der Achse, welche vom Bahnhof direkt in die Innenstadt, aber auch ins Leimental führt.	Kenntnisnahme Begründung: Der Entscheid für die Fokussierung auf den Markthallenplatz birgt diverse Vorzüge, die im Vertiefungsraum 1 (S.37) dargelegt sind Der Platz greift dabei bewusst um die Ecke, konzentriert sich aber hier im urban geprägten und klar gefassten Raum zwischen Markthalle und Elsässertor.	keine
33	Konzeptkarte	CVP Basel Stadt	Östlicher Teil (Bereich Nauentor): Muss konkreter dargestellt werden (analog westlicher Teil)	Kenntnisnahme Begründung: Die Darstellung entspricht den Bedeutungen der Querungen für die Erreichbarkeit des Bahnhofs und entspricht zudem der gewählten Bearbeitungstiefe.	keine
33	Konzeptkarte	CVP Basel	Peter Merian-Brücke: Die Brücke muss unbedingt in das Konzept integriert wer-	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		Stadt	den. Diese hat für den Langsamverkehr und Fussgänger aber die gleiche grosse Bedeutung wie die Margarethenbrücke.	Begründung: Die Bedeutung der Peter Merian-Brücke wird nicht in Frage gestellt. Die Peter Merian-Brücke wurde bewusst mit einer eigenen Signatur versehen, da sie keine Verbindung zu den Perrons aufweist. Sie wird aber in ihrer Bedeutung als wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr damit nicht geschwächt.	
33	Konzeptkarte	CVP Basel Stadt	Querungspfeile: Der Langsamverkehr muss in der Konzeptkarte eine grössere Wichtigkeit erhalten. Es muss zwischen Fuss- und Veloverkehr unterschieden werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die Darstellung entspricht den Bedeutungen der Querungen für die Erreichbarkeit des Bahnhofs und entspricht zudem der gewählten Bearbeitungstiefe. Abb.8 zeigt die Verteilung der Personenströme. Selbstverständlich bestehen darüber hinaus viele kleinräumige Fusswege. In den Detailkarten S 24 ff sowie in Abb. 10 (Velowege) sind Aussagen zum Langsamverkehr präzisiert.	keine
33	Konzeptkarte	Pro Velo beider Basel	Die Konzeptkarte lässt aus uns unklaren Gründen den Velo(und -Fuss)verkehr unbehandelt. Wir hoffen, dass dies konzeptuell erklärbar ist und nicht Ausdruck dafür ist, dass diese Verkehrsarten ungenügend gewichtet werden. In diesem Zusammenhang möchten wir anmerken, dass Veloverbindungen getrennt vom Fussverkehr und wenn immer möglich am Tageslicht zu führen sind	Übernehmen Begründung: Eine vollständige Trennung der Verkehrsträge ist in sehr beengten städtischen Räumen nicht möglich. Die Abbildung 10 S. 28 präzisiert die Konzeptkarte und zeigt die Veloführungen separat auf. Hierbei wurden im Wesentlichen die Aussagen aus dem Teilrichtplan Velo mit Stand 2018 zurückgegriffen. Der Fussverkehr kann alle für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehenen Räume nutzen, weshalb auf eine separate Darstellung verzichtet wurde.	Der Titel der Konzeptkarte „Netzwerk Stadtraum Bahnhof wird ergänzt mit «(Fuss- und teilweise Veloverkehr)»
33	Konzeptkarte	WIMAG	Informelle Anbindung Innenstadt & Gundeldingen: Das Geviert Küchengasse ist prädestiniert, mehr als eine informelle Anbindung zu werden. Es scheint uns auch unerlässlich, eine mehr als informelle Anbindung an zu streben, um die Hinterhofatmosphäre der Küchengasse zu eliminieren.	Kenntnisnahme Begründung: Die Küchengasse übernimmt keine zentrale Anbindungsfunktion, soll zukünftig ein Ort der Entschleunigung sein und prioritär dem	keine.

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Fazit: Die Aufwertung der Küchengasse zur sekundären Anbindung und die Centralbahn-Passage als Ergänzung und informelle Anbindung würden dem gerecht werden	Aufenthalt dienen (vgl. S.30 Abb.12 wird auf die zukünftigen inneren Qualitäten verwiesen). Es bestehen zudem noch grosse Abhängigkeiten mit der Querbarkeit der Nauenstrasse, die erst längerfristig geklärt werden können.	
33	Konzeptkarte	WIMAG	Zufahrt PP: Wir denken, dass öffentliche Parkings im Geviert Küchengasse nicht am richtigen Ort wären. Dadurch würde sich logischerweise eine erhöhte Anzahl Fahrten in einem Bereich ergeben, der deutliche Priorität für die Nutzung durch ÖV und FussgängerInnen/VelofahrerInnen hat. Fazit: Wir gehen davon aus, dass es sich dabei – auch im Sinne der KonzeptentwicklerInnen – um die bestehenden AEH im Geviert Küchengasse handelt, die keinen öffentlichen Charakter haben. Dies sollte deutlicher stipuliert werden.	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich nur um Zufahrten z.B. für die Anlieferung und private PP. Angestrebt wird eine Aufwertung der stadträumlichen Bezüge zwischen dem Geviert Küchengasse und den umliegenden öffentlichen Räumen.	keine
33	Konzeptkarte	TCS beider Basel	Konzeptkarte ist unübersichtlich	Kenntnisnahme Begründung: Um eine grössere Übersichtlichkeit zu erreichen wurden die Konzeptelemente in den Abbildungen ab S.24 separat dargestellt.	keine
33	Konzeptkarte	Purple Park	Nachfolgende Stellungnahme betrifft ein Baufeld im Süden, welches auf der Konzeptkarte (S. 33) mit Verdichtungsschraffur gekennzeichnet ist und im Visionsbild (S.35) in Form eines Hochhauses überbaut dargestellt wird. Gemeint ist das Baufeld an der Meret Oppenheim-Strasse 80 zwischen IWB und Südpark. Dort befindet sich das Jugendzentrum PurplePark (Trägerin: JuAr Basel) mit angrenzendem Hof, welcher als Sportfläche, spezifiziert für Skateboard, dient. Mit Verweis auf das Wirkungsziel «Die Identität und die Einbindung wichtiger Räume verbessern» möchten wir darauf hinweisen, dass dieser Ort sowohl für Jugendliche aus dem Quartier als auch für Jugendliche aus dem gesamten Stadtgebiet von wichtiger Bedeutung ist. Insbesondere die Aussenanlage hat sich auf Basis von Eigeninitiative, Spenden und ehrenamtlicher Arbeit zu einem attraktiven und derzeit in Basel einzigartigem Sportangebot entwickelt, welches von vielen Jugendlichen und jungen Erwachsenen rege genutzt wird. Falls eine Nachverdichtung in diesem Baufeld unausweichlich wird, bitten wir Sie um mögliche Kooperationen, so dass dieser soziokulturell bedeutsame Begegnungs- und Bewegungsraum in allfällige weitere Planungen integriert wird. Falls eine Integration nicht möglich ist, sollten Alternativflächen gewährleistet werden.	Übernehmen	Kap. 6.6 aufnehmen unter Abhängigkeiten und in Vertiefungsbedarf.
33	Konzeptkarte	Edith Maryon AG	Markthallenplatz: Es bleibt im Konzept unklar, wie die MIV-Führung über den Markthallenplatz funktionieren soll. Es besteht die Gefahr, dass dieser dadurch seinen Platz-Charakter verliert. Ebenso gilt es zu verhindern, dass der neue Platz zu einem zweiten Centralbahnplatz ohne wirkliche Aufenthaltsqualität wird.	Kenntnisnahme Begründung: Die detaillierte Ausarbeitung der Verkehrsführung erfolgt in nachgelagerten Studien des Kantons.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Bei der Gestaltung des Markthallenplatze muss die symmetrische Anordnung des Eingangs zur denkmalgeschützten Markthalle berücksichtigt werde. Es braucht zusätzliche Veloparkplätze.	Aussagen zur konkreten Platzgestaltung und zu den Veloabstellplätzen müssen ebenfalls in nachgelagerten Studien entworfen werden. Die Konkretisierung der Veloparkierung ist zudem Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB	
33	Konzeptkarte	ACS beider Basel	Diese Konzeptkarte führt zwar die Konzeptelemente in einer Gesamtschau zusammen, ist aber alles andere als wirklich übersichtlich. Jene Elemente der Konzeptkarte, die keine Unterstützung verdienen, sind unter Vertiefungsräume aufgeführt.	Kenntnisnahme Begründung: Um eine grössere Übersichtlichkeit zu erreichen wurden die Konzeptelemente in den Abbildungen ab S.24 separat dargestellt.	keine
33	Konzeptkarte	Markthallen AG Basel	PU Anbindung: Was bedeutet der rote gestrichelte Pfeil durch die Markthalle? Ist es eine Fortsetzung der PU? auf welchem Niveau?	Kenntnisnahme Erläuterung: Die gestrichelte Linie mit Pfeil zeigt eine mögliche Fortführung der unterirdischen Gleisführung unter der Markthalle.	keine
33	Konzeptkarte	Markthallen AG Basel	Platzgestaltung: Bei der Gestaltung des Markthallenplatzes muss die symmetrische Anordnung des Eingangs zur Markthalle (denkmalgeschütztes Gebäude) berücksichtigt werden!	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
33	Konzeptkarte	Markthallen AG Basel	Verdichten: Was heisst Verdichten im Bereich der schwarz schraffierten Flächen?	Kenntnisnahme Erläuterung: Eine städtebauliche Verdichtung ist denkbar. Es handelt sich um einen Vorschlag ohne Rechtsverbindlichkeit.	keine
33	Konzeptkarte	Markthallen AG Basel	Anbindung Bahnhof – Innenstadt: Es gibt eine sekundäre Verbindung Bahnhof – Innenstadt durch die Markthalle hindurch / Hintertreppe runter (durch Grundbucheintrag gesichert) – diese sollte eingezeichnet werden.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	Anpassung im Plan oder Text.
33	Konzeptkarte	Markthallen AG Basel	Freiraum: Vor der Markthalle entsteht ein zusätzlicher Freiraum, und eine Baumallee – dieser sollte von der Markthalle aus bespielbar sein. Die geplante Verkehrsberuhigung wird begrüsst.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
33	Konzeptkarte	Markthallen AG Basel	Veloverkehr: Fehlt auf dieser Karte, es ist nur von Tram, MIV und Bus die Rede. Ebenso fehlen Veloparkplätze für die Gäste der Markthalle.	Prüfen Begründung: Die detaillierte Ausarbeitung der Verkehrsführung erfolgt in nachgelagerten Studien des Kantons. Aussagen zur konkreten Platzgestaltung und zu den Veloabstellplätzen müssen ebenfalls in nachgelagerten Studien entworfen werden.	keine
33	Konzeptkarte	Carrosserie	Diese Konzeptkarte führt zwar die Konzeptelemente in einer Gesamtschau zu-	Prüfen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		Suisse NW-CH	sammen, ist aber alles andere als wirklich übersichtlich. Jene Elemente der Konzeptkarte, die keine Unterstützung verdienen, sind unter Vertiefungsräume aufgeführt.	Begründung: Um eine grössere Übersichtlichkeit zu erreichen wurden die Konzeptelemente in den Abbildungen ab S.24 separat dargestellt.	
33	Konzeptkarte	Helvetia Versicherungen	Verbindung Küchengasse: Die Verbindung über die Küchengasse ist in der Konzeptkarte als "informelle Anbindung Innenstadt" bezeichnet. Im Zusammenhang mit der angestrebten Entlastung des Centralbahnplatzes sind wir der Ansicht, dass diese Verbindung ein erheblich grösseres Potenzial aufweist, als dies mit der Bezeichnung "informell" suggeriert wird. Mit einer konzeptionellen Aufwertung dieser Achse lässt sich eine direkte Fussgänger- und Veloverbindung zwischen dem westlichen Hauptausgang aus dem Bahnhofsgebäude – welcher infolge der Lage der Passerelle wesentlich stärker frequentiert wird als der östliche Hauptausgang – und der Elisabethenstrasse schaffen. Selbstredend erfordert dies die Schaffung einer attraktiven Querungsmöglichkeit des City-Rings. Mit einer solchen Querung würde auch die im Plan eingetragene Vorzone entlang der Elisabethenanlage – welche wir im Übrigen sehr begrüssen – bedeutend aufgewertet werden können.	Kenntnisnahme, teilweise übernehmen Begründung: Die Küchengasse übernimmt keine zentrale Anbindungsfunktion, soll zukünftig ein Ort der Entschleunigung sein und prioritär dem Aufenthalt dienen (vgl. S.30 Abb.12 wird auf die zukünftigen inneren Qualitäten verwiesen). Es bestehen zudem noch grosse Abhängigkeiten mit der Querbarkeit der Nauenstrasse, die erst längerfristig geklärt werden können.	Begriff der informellen Anbindung ändern in «untergeordnete Wegverbindung». Korrektur im gesamten Bericht
33	Konzeptkarte	Helvetia Versicherungen	Geringe Dichte, innere Qualitäten im Geviert Küchengasse: Die Einträge in der Konzeptkarte für den Innenbereich des Gevierts Küchengasse sind unseres Erachtens noch etwas unklar und sollten noch geschärft werden. Die grünliche Farbe interpretieren wir als "geringe Dichte, innere Qualitäten". Zwar teilen wir die Absicht, durch eine Verdichtung im Norden dieses Gevierts Flächen im Inneren dieses Gevierts freizuspielen. Jedoch scheint uns der Begriff "geringe Dichte" hierfür etwas unglücklich. Das Geviert befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und weist daher ein erhebliches Potenzial für bauliche Nutzungen auf. Zudem bestehen mit dem De-Wette-Park und der westlich daran angrenzenden Grünanlage ausreichend Grün- und Freiräume in der nächsten Umgebung. Wir verstehen den Begriff "geringe Dichte, innere Qualitäten" in erster Linie dahingehend, dass das Geviert in seinem Inneren nicht flächig zugebaut werden soll und die Freiräume eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen sollen.	Kenntnisnahme Begründung: Verdichtung ist an den Rändern des Gevierts durchaus erwünscht, dafür müssen im Innern der Gevierte hohe freiräumliche Qualitäten sichergestellt werden.	keine
33	Konzeptkarte	Helvetia Versicherungen	Zufahrt Parkplätze im Geviert Küchengasse: Die Interpretation des entsprechenden Eintrags in der Konzeptkarte ist für uns unklar. Handelt es sich hierbei um eine private Parkierungsanlage lediglich für die Nutzerinnen und Nutzer der Liegenschaften im Geviert Küchengasse? Hiergegen haben wir nichts einzuwenden. Hingegen sehen wir dieses Geviert nicht als Standort für eine öffentlich nutzbare Parkierungsanlage. Der dadurch entstehende Mehrverkehr wäre der beabsichtigten Entwicklung dieses Gevierts abträglich. Zudem liefe dieser unseres Erachtens auch der vorgesehenen Entwicklung der westlichen Centralbahnstrasse entgegen, auf welcher primär die Personenströme vom Bahnhof auf die angrenzenden Haltestellen des städtischen Tram- und Busnetzes verteilt werden sollen.	Kenntnisnahme Begründung: Der Detaillierungsgrad des Entwicklungskonzepts lässt keine Aussagen über private Parkierungsanlagen zu. Eine öffentliche Parkierungsanlage ist nicht vorgesehen. Die Signatur dient lediglich zur Darstellung der Erschliessung.	keine
33	Konzeptkarte	Planungs-	Die Konzeptkarte zeigt einen groben Überblick, aber sie differenziert zu wenig.	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
		gruppe Gundeli	Der Langsam-Verkehr fehlt bei der Sparte Verkehr gänzlich, auch die farbliche Differenzierung ist rudimentär. Die verschiedenen Rottöne lassen keine rasche Identifikation der verschiedenen Netzwerke zu. Das Fehlen des nicht motorisierten Individualverkehrs auf der Karte, beleuchtet die vorerwähnte Marginalisierung von Fuss- und Veloverkehr sowie des wachsenden E Velo Verkehrs. Alternativer Vorschlag: Forderung - Nachbesserungen bei der farblichen Differenzierung. - Die Aufnahme des Langsamverkehrsnetzes (Abb. 10 Seite 28) in die Konzeptkarte, mit gleicher Prominenz wie die anderen Verkehrsträger.	Begründung: Um eine grössere Übersichtlichkeit zu erreichen wurden die Konzeptelemente in den Abbildungen ab S.24 separat dargestellt.	
33	Konzeptkarte	GRÜNE Basel-Stadt	Die neuen Haltstellen müssen attraktiv an den Bahnhof angeschlossen sein und insbesondere auf der Margarethenbrücke sollte es eine zentrale Haltestelle geben	Kenntnisnahme Begründung: Der Entscheid für die Fokussierung auf den Markthallenplatz birgt diverse Vorzüge, die im Vertiefungsraum 1 (S.37) dargelegt sind.	keine
33	Konzeptkarte	Handelskammer	Unterirdische Gleisquerung Ost: Gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, welches sich gegenwärtig im behördlichen Konsultationsverfahren befindet, soll die Velounterführung unter dem Bahnhof SBB 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum erbrachten Nutzen. Nach den Ansichten der Handelskammer muss von diesem überteuerten Vorhaben abgesehen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die Abwägung findet im konkreten Projekt statt.	keine
33	Konzeptkarte	SPS	Anbindung durch Peter-Merian-Brücke: Zur Entlastung des Bahnhofplatzes sollte der Personenstrom von Osten durch einen zusätzlichen Abgang zu den Perrons auf der Peter-Merian-Brücke abgefangen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Zugänge aus der Überbauung Nauentor sind im Bebauungsplan vorgesehen. Welche Gleise letztlich von hieraus zukünftig erreichbar sein werden ist noch in Planungen der SBB zu klären. Weitere Abgänge direkt von der Peter Merian-Brücke sind nicht vorgesehen.	keine
35	Weiterer Klärungsbedarf	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Abb. 16, Karte Vision Stadtraum Bahnhof SBB: Der Meret Oppenheim-Platz soll ökologisch aufgewertet werden. In der Abbildung fehlen bei diesem Platz jedoch die Baumsignete	Kenntnisnahme Begründung: Die Platzgestaltung ist bereits umgesetzt. Die Vertiefung der ökologischen Aspekte ist im Vertiefungsbedarf aufgeführt. Aufgrund der Unterkellerung des Meret Oppenheim-Platzes können auf diesem keine Bäume gepflanzt werden.	Signatur in Konzeptkarte anpassen (keine Baumsignatur)
36	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrü-	FDP Basel-Stadt	Die Verlängerung der Personenunterführung West bis in die Markthalle sollte nicht nur eine Option, sondern ein Ziel sein. Als Option zu prüfen wäre zudem eine weitere Verlängerung direkt in die Innere	Kenntnisnahme Begründung: Der Sachstand hierfür ist noch nicht ausreichen. Die Planungen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	cke und «Markthallenplatz»		Margarethenstrasse (Zugänge zur Unterführung beidseits der Markthalle). ➔ Gilt auch für Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	der SBB müssen hierfür noch weiter vertieft werden sowie mit den privaten Eigentümern der Markthalle abgestimmt werden.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und „Markthallenplatz“	Heimatschutz Basel	Dem erwähnten Kapitel ist zu entnehmen, dass das sogenannte Elsässertor, zwischen der Margarethenbrücke und dem Elsässerbahnhof gelegen, den Zukunftsplanungen im Wege steht. Es steht auf SBB-Boden und gehört im Baurecht zwei Bundes-Pensionskassen. Das Gebäude, das laut dem Internet-Architekturführer von Basel Tourismus wie "wie ein eigenwillig geschliffener Kristallspiegel" wirkt, ist erst 15 Jahre alt und wurde als Standort für SBB Cargo gebaut, die aber bald wieder auszogen. Jetzt steht es wie ein gläserner Riegel da und beeinträchtigt die Gestaltungsmöglichkeiten für das Westareal des Bahnhofs inklusive neue Fussgängerführung von und zum Gundeldingerquartier. Auch die Aussengestaltung auf der Strassenseite hat nie recht funktioniert. Der Fussgängerbereich mit den Birken, die sich in der nicht gerade vogelfreundlichen Fassade spiegeln, ist von Fahrrädern völlig zugestellt. Nachhaltiges Bauen und vorausschauende Planung sehen anders aus.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung. Es ist eine Option, dass Gebäude abzubrechen oder im Erdgeschoss umzustrukturieren.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	FDP Basel-Stadt	Ziele gem. Konzept (S. 37) Gut so.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	FDP Basel-Stadt	Zufahrt Parking Elsässertor: Die Idee einer Zufahrt direkt vom Erdbeergraben (S 39 Konzept) sollte für MIV und Velos unbedingt geprüft werden. Ziel: den «Markthallenplatz» zumindest in Richtung der Bahnhofsgebäude möglichst MIV und VELO frei zu gestalten	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung. Die Zufahrt über den Erdbeergraben wurde im Rahmen der Synthese untersucht und funktioniert (mit entsprechendem Aufwand). Für die Veloführung gibt es verschiedene Ideen, im Vordergrund steht eine Velorampe, die vor dem ehemaligen UBS Ausbildungszentrum abtaucht und direkt im neuen Veloparking unter dem Markthallenplatz endet.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	FDP Basel-Stadt	Velostation (3): Es sollte näher geprüft werden ob der geplante Velostation 3 (S 39 Konzept) am richtigen Ort. Unserer Meinung nach sollte dieser auf der anderen Seite des Elsässertor-Gebäudes geplant werden. Die Zufahrt der Velofahrer zum (3) führt automatisch zum Konflikt mit dem Personenverkehr und dem ÖV.	Kenntnisnahme Begründung: Die Lage muss in nachfolgenden Studien geprüft werden. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
37	Vertiefungsraum 1	FDP Basel-	Personenunterführung West: Personenunterführung West bestehen aus Sicht	Prüfen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Stadt	des Konzepts zwei Optionen: Der Zugang kann zwischen dem Westflügel des Bahnhofgebäudes und dem Elsässertor zu liegen kommen oder ins Gebäude Elsässertor integriert werden. Die FDP ist nicht in der Lage eine Variante zu bevorzugen. Hier müssen wir den Planern und den betroffenen Gebäude-Besitzern vertrauen. Entscheidend ist viel mehr, dass der Hauptzugang auf beiden Seiten der Viadukt- und/oder Centralbahn-Strasse ermöglicht wird. Trennung von ÖV/MIV/Velo und Personen. ➔ Gilt auch für Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	FDP Basel-Stadt	Buslinien-Führung: Auch die FDP bevorzugt die Variante 1 (Centralbahnstrasse Süd). Möglichst kurze Wege für die Fussgänger.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	FDP Basel-Stadt	Tramführung (Abb. 28): Es ist aus unserer Sicht zu prüfen, ob nicht ein Linksabbiegen des Tram von der Inneren Margarethenstr. auf dem «Markthallenplatz» sinnvoll wäre (könnte eine Alternative zum Margarethenstich sein).	Kenntnisnahme Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf gem. Konzept (S. 42): Gut so.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	glp Basel-Stadt	Ziel: Verkehr: Vertiefungsbedarf: Der Raum zwischen Markthalle und Elsässertor scheint zu eng, um neben Verkehr mit ÖV-Querung auch tatsächlich zu einem Aufenthaltsort zu werden. -> Vermutlich lässt sich das Ziel nur mit einem Abbruch und angepassten Ersatzbau des Elsässertores erfolgreich erreichen.	Kenntnisnahme Begründung: Feststellung	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	glp Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Die Reduktion des MIV auf eine Fahrspur ist nur zielführend, wenn Begleitmassnahmen getroffen werden. Es ist zu prüfen, wie diese aussehen soll, ansonsten die Fahrspurreduktion eine Verdrängung in die Quartiere zur Folge haben wird.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	glp Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Schaffung von ausreichend Rollerparkplätzen entspricht einem grossen Bedürfnis, auch auf der Seite Markthallenplatz	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrü-	glp Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Klare Erkennbarkeit für Fussgänger schaffen, um nach der Ankunft in Basel zwischen den Stadtzugangsachsen Aeschengraben, Elisabethenstrasse und Innere Margarethenstrasse einfach entscheiden zu können.	Kenntnisnahme Begründung: Die vorgeschlagenen Massnahmen in den betreffenden Ver-	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	cke und «Markthallenplatz»			tiefungsphase beinhalten dieses Anliegen bereits. Die zusätzlich notwendige Signaletik erfolgt in einer späteren Phase.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	SP Basel-Stadt	Ziel: Nach Meinung der SP muss das Ziel, die Aufwertung der Margarethen-BRÜCKE zu einem -PLATZ sein. Dies ist mit dem Konzept nicht gewährleistet.	Kenntnisnahme Begründung: Der Entscheid für die Fokussierung auf den Markthallenplatz birgt diverse Vorzüge, die im Vertiefungsraum 1 (S.37) dargelegt sind. Die technisch-infrastrukturellen Grundlagen hierfür wurden bereits erarbeitet. Diese Studien dienten als Grundlage für das Entwicklungskonzept Die Berichte hierzu sind nicht öffentlich und sind Gegenstand von Planungen der SBB.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	SP Basel-Stadt	Ziel: Dass die Veloparkierung nicht mehr auf öffentlichem Grund erfolgen soll, tönt nach Privatisierung des Angebots. Zusätzliche kostenlose Abstellbereiche sind dringend nötig, es fehlen im Konzept konkrete Pläne dafür! Es ist zudem zwingend nötig, dass der Zugang einfach und attraktiv ist.	Kenntnisnahme Begründung: Im Entwicklungskonzept werden punktuell Potentiale benannt. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB. Über eine allfällige Kostenpflicht macht das Entwicklungskonzept keine Aussage.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: MIV-Führung Markthallenplatz: Wie kann die Aufenthaltsqualität trotz Verkehrsführung über den Platz garantiert werden? Gibt es eine Möglichkeit, auf eine Verkehrsführung über den Markthallenplatz zu verzichten?	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Die MIV-Führung über die Margarethenbrücke (Raumaufteilung) ist zu wenig klar.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Sind Taxi-Aussteigeplätze auf Margarethenbrücke vorgesehen? Durch die Schaffung der Zugänge zu den Geleisen von dieser Seite her, machen Taxi-Aussteigeplätze dort sicher Sinn.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Ist die Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom Markthallenplatz direkt in die Elisabethenstrasse kompatibel mit dem Grossrats-	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfol-	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	/ Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»		entscheid zur Tramnetzentwicklung? Die Einordnung in diesen Planungs-Kontext fehlt.	genden Studien.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Gewerbeverband Basel-Stadt	Neuordnung der Verkehrsführung: Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst die Überlegung, im Bereich Margarethenbrücke / Markthallenplatz einen zusätzlichen Bahnhofzugang zwecks Entlastung des Centralbahnplatzes zu schaffen. Die Verlegung der Tramgleise in Südlage zum Bahnhof hin macht Sinn, da damit nicht notwendige Strassenüberquerungen vermieden werden können. Das heutige Elsässertor-Gebäude bietet bei einem stark zurückversetzten Erdgeschoss oder einer Bauweise auf Säulen grosses Potenzial als zentraler Umsteigeort. Der Fuss- und allenfalls auch der Veloverkehr sollten sinnvollerweise in Form einer grosszügigen Unterführung (Personenunterführung West) gebündelt werden, welche bis in die Markthalle (die Markthalle selbst könnte als Zugang dienen) oder sogar bis zur Heuwaage weitergeführt wird und damit für Bahnreisende einen attraktiven Zugang zur Innenstadt schafft. Inakzeptabel ist allerdings, diese wichtige Verbindungsachse (Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassennetzhierarchie) in ihrer Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen und damit eine Reduktion des MIV erzielen zu wollen.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Ziel Neue Baumgruppen: Unbedingt zu realisieren, da sich dieser Platz sehr aufheizen wird. Zudem sind, wo immer möglich, Fassadenbegrünungen zu realisieren.	Kenntnisnahme Begründung: Die Baumgruppen sind im Konzept enthalten. Weitere konkrete Massnahmen müssen in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Matthias Braun (privat)	Siehe oben *(Konzeptkarte)*, Markthalle und Vorplatz, eigener Vertiefungsraum mit Elsässertor - Unterführung von Bahnhof bis Markthalle. Sonstige Situation so belassen (Geldverschwendung) - Sicherheit für Fahrradfahrer - Besserer Fahrradabstellplatz und Sitzbänke Elsässertor - Umbau des Elsässertors (Wettbewerb), falls nötig —> für grösserer Vorplatz, Auf/Abgang Unterführung - Neue Planung fördert nur schneller PKW Verkehr und gefährdet Fussgänger und Tram! Öffnung Perrons gut! Verdichtung wo es Sinn macht, kein geschlossener "Gleispark"	Kenntnisnahme Begründung: Die Punkte wurden behandelt und die gewonnenen Erkenntnisse sind im Bericht dargelegt. Insgesamt wurde dem Velo- und Fussgängerverkehr hohe Priorität beigemessen. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthal-	Basler Verkehrs-Betriebe	Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse: Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die Elisabethenstrasse ***im Kontext der gesamthaften Tramnetzentwicklung, der notwendigen Betriebsgleise und den Vor-***	Kenntnisnahme Begründung: Diese Prüfung erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	lenplatz»		***und Nachteile für den Centralbahnplatz***. Erläuterung: Die direkte Führung bietet Vor- und Nachteile für öV-Reisende innerhalb des städtischen Netzes, welche nicht kleinräumig betrachtet werden kann. Zudem bestehen gegenseitige Abhängigkeiten zur Tramnetzentwicklung und der Haltestellen auf dem Centralbahnplatz.		
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Basler Verkehrs-Betriebe	Neue Margarethenbrücke mit Zugang zu möglichst allen Perrons und attraktiver Tramhaltestelle: Neue Margarethenbrücke mit Zugang zu möglichst allen Perrons und attraktiver Tram- und ***ggf. Bushaltestelle in Seitenlage***. Erläuterung: Wäre auf der Brücke ein ausreichender Platz für Bushaltestellen, so ergäben sich Potenziale für geänderte Buslinienführungen und eine Entlastung der Centralbahnstrasse.	Übernehmen	Ziel ergänzen
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Basler Verkehrs-Betriebe	Neuordnung der Verkehrsführung vor der Markthalle und in der Centralbahnstrasse, insbesondere neue Führung der Busse und Reduktion des MIV. Berücksichtigen, dass der MIV nicht in die Quartierstrassen verdrängt wird ***und die Busse im Zulauf zum Bahnhof SBB nicht verzögert werden.*** Erläuterung: Wir begrüssen die Reduzierung des MIV sehr. Es kann aber das Risiko entstehen, dass die Buslinien zum Bahnhof verspätungsanfälliger werden. Hierdurch leidet die Zuverlässigkeit und die Nutzung des städtischen öV insbesondere als Bahnhofszubringer, wo ein verlässlicher Umstieg notwendig ist. Zudem verursachen häufigere Verspätungen mehr Pufferzeiten und somit mehr Platzbedarf für Bushaltestellen.	Übernehmen	Text anpassen
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Countdown 2030	Zur Erreichung definierten der Ziele des heuteigen Baus „Elsässertor“, wie eines „rückversetzten Erdgeschosses“ und eines „zweigeschossigen Sockelbereichs mit öffentlicher Nutzung“ ist kein Ersatzneubau an betreffender Stelle nötig. Ein Ersatzneubau eines noch nicht 20 jährigen Gebäudes ist aus Sicht der Nachhaltigkeit kaum verantwortbar, und daher zu Verhindern. Gezielt Eingriffe oder Aufstockungen sind im Minimum zu prüfende Alternativen. Auf der Südlichen Gleisfeldseite sind der Mehrwert der Weiterführung der Fuss- und Veloverbindung entlang des Gleisufers marginal, da der Bedarf dazu gering ist (siehe auch Konzeptkarte Stadtraum Bahnhof SBB, Seite 33) und mit dem best Verkehrsraum Höhenweg bereits eine allenfalls zu optimierende Alternative besteht.	Kenntnisnahme Begründung: Das Konzept zeigt Optionen auf. Ein Ersatzneubau ist nur eine von mehreren möglichen Optionen und in nachgelagerten Projektphasen zu klären.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse	Countdown 2030	Ziel: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Schaffung von zusätzlichen Grünflächen zur ökologischen Aufwertung des öffent-	Kenntnisnahme Begründung: Es besteht bereits eine	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	/ Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»		lichen Raums.	präzisere Formulierung.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Neue Gruppe Bahnhof	Einbindung von Velozu- und -wegfahrten: Der Veloquerungsaspekt wird völlig ausgeblendet. Zu- und Wegfahrt für Velos bezieht sich nur auf Veloparking.	Übernehmen	Ergänzen in Ziele
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Neue Gruppe Bahnhof	Veloquermöglichkeit zusammen mit PU West oder parallel dazu: Diese Möglichkeit wird nicht einmal geprüft, betrifft aber ein Uraltanliegen des Gundeldingerquartiers.	Kenntnisnahme Begründung: Die Veloerschliessung und Querung der Bahngleise erfolgt über die Margarethenbrücke	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	BSA Basel	Markthallenplatz: Der wirksamen Aufwertung des Strassenabschnittes vor der Markthalle zum Platz steht der verkehrliche Zielkonflikt, vor allem den MIV betreffend, entgegen.	Kenntnisnahme Begründung: In vertiefenden Studien zu prüfen.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	BSA Basel	Margarethenbrücke: Ausbildung der Margarethenbrücke als westlicher Ankunftsort und damit verbunden eine entsprechend grosszügige Aufweitung des Brückenquerschnitts für eine komfortable Umsteigebeziehung zwischen Zug und Tram	Kenntnisnahme Begründung: Der Entscheid für die Fokussierung auf den Markthallenplatz birgt diverse Vorzüge, die im Vertiefungsraum 1 (S.37) dargelegt sind. Die technisch-infrastrukturellen Grundlagen hierfür wurden bereits erarbeitet. Diese Studien dienten als Grundlage für das Entwicklungskonzept Die Berichte hierzu sind nicht öffentlich und Gegenstand von Planungen der SBB).	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	CVP Basel Stadt	Einbindung von Velozu- und -wegfahrten: Der Veloquerungsaspekt wird völlig ausgeblendet.	Aufnehmen	In Zielen ergänzen
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	CVP Basel Stadt	Berücksichtigung Zugang für Individualverkehr: Die Querverbindung von der Nauenstrasse zur Markthalle und weiter zum Viadukt, Steinenring, Spalenring wird neu für den Individualverkehr nicht mehr nutzbar sein. Hier stellt sich die Frage wie dieser in die Quartiere kommt. Vor allem für Zulieferer von Waren ist der Zugang zu den Quartieren mit Lieferwagen zu sichern!	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse	Pro Velo beider Ba-	Markthallenplatz: Sehr positiv, die Situation zwischen Markthalle und Elsässertor ist heute unmöglich, der Platz hätte grosses Potential, wenn der Autoverkehr auf	Kenntnisnahme Begründung: Die bestehende Formulie-	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	/ Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	sel	ein Mindestmass reduziert wird. Die Veloabstellplätze vor dem Elsässertor unter den Birken sollten rasch verbessert werden, und vor der Markthalle sind rasch welche einzurichten.	rung umfasst diese Aspekte.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	IGÖV Nordwestschweiz	Es sind sehr viele Ziele, die kaum alle unter einen Hut zu bringen sind. Überzeugend ist die Grundidee, den Platz nördlich des «Elsässertors» zu einem «Markthallenplatz» aufzuwerten und diesen als zweiten leistungsfähigen öV-Knoten zum Bahnhof SBB auszugestalten.	Kenntnisnahme Begründung: Weitestgehend Zustimmung	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	HEV Basel Stadt	Die Verdichtung ist nicht nur grundsätzlich möglich sondern muss ernsthaft geprüft und umgesetzt werden. Der Stadtraum Bahnhof ist optimal mit dem ÖV erschlossen. Also sollte dort eine Verdichtung Wohnen/Arbeiten prioritär zu planen sein. Diese Verdichtung ist vor allem wie vorgesehen mittels Hochhausbau zu erreichen.	Kenntnisnahme Begründung: Grundsätzlich besteht kein Widerspruch; eine detaillierte städtebauliche Prüfung steht noch aus.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	TCS beider Basel	Neuordnung der Verkehrsführung: Es ist nicht akzeptabel, dass Strassen als wichtige Verbindungsachsen in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt werden	Kenntnisnahme Begründung: Siehe Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Basel-Stadt.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	EVP Basel-Stadt	Einbindung von Velozu- und -wegfahrten in zusätzliche Veloabstellbereiche; «Markthallenplatz» möglichst frei von parkierten Velos: «möglichst» vor «frei» streichen. Es sollten genügend Veloparkierungsmöglichkeiten in den Velostationen unterirdisch/in Gebäuden bereit, um den Platz ganz von parkierenden Velos frei zu halten.	Kenntnisnahme Begründung: Aufgrund der sehr engen Platzverhältnisse, wurde hier das Ziel möglichst realistisch formuliert.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	EVP Basel-Stadt	Neugestaltung «Markthallenplatz»: Ein zweiter Ausgang der Personenunterführung West bei der Markthalle wäre zu begrüssen	Kenntnisnahme Begründung: Ein weiterer Zugang belastet die begrenzten Flächen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbesserung der Zugänglichkeit über die Margarethenbrücke und den neuen Ausgang gegenüberliegend bedient die Umsteigepunkte optimal.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	EVP Basel-Stadt	Parking UG Elsässertor: Erschliessung über Erdbeergraben zu Entlastung des Markthallenplatzes von MIV würde begrüsst	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Edith Maryon AG	Dass die Veloparkierung nicht mehr auf öffentlichem Grund erfolgen soll, tönt nach Privatisierung des Angebotes. Zusätzliche kostenlose Abstellbereiche im Bereich der Markthalle sind dringend nötig, es fehlen im Konzept konkrete Pläne dafür. Es ist zudem zwingend nötig, dass der Zugang einfach und attraktiv ist.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	ACS beider Basel	Neuordnung der Verkehrsführung: Die geplante Verlegung der Tramgleise in Südlage, zum Bahnhof hin, ohne die Notwendigkeit eine Strasse überqueren zu müssen, macht Sinn. Inakzeptabel ist allerdings, diese wichtige Verbindungsachse in ihrer Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen und damit eine Reduktion des MotIV erzielen zu wollen.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Markthallen AB Basel	Einbindung von Velo Zu- und Wegfahrten: Gäste der Markthalle werden ihr Velo nicht in der Velostation abstellen. Es braucht ebenerdige Veloparkplätze auf der Höhe der Kuppelebene der Markthalle, damit das Wildparkieren nicht weiter ausser Kontrolle gerät.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Markthallen AB Basel	Prov. Brücke: Wo ist die provisorische Fussgänger*innen- und Veloquerung, die immerhin 20 Jahre in Gebrauch sein wird?	Kenntnisnahme Begründung: Konzept ist langfristig orientiert. Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Carrosserie Suisse NW-CH	Neuordnung der Verkehrsführung: Die geplante Verlegung der Tramgleise in Südlage, zum Bahnhof hin, ohne die Notwendigkeit eine Strasse überqueren zu müssen, macht Sinn. Inakzeptabel ist allerdings, diese wichtige Verbindungsachse in ihrer Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen und damit eine Reduktion des MotIV erzielen zu wollen.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Planungsgruppe Gundeli	Mit der Erneuerung der Margarethenbrücke könnten viele Probleme auf einen Schlag gelöst werden. Unter anderem, eine sichere Verbindung Gundeli-Innenstadt für den Veloverkehr. (Velo gilt als Synonym für alle Formen der E Mobilität) Dieser Verkehr wird jedoch hier mit keinem Wort erwähnt! Das Velo kommt nur in Verbindung mit Veloabstellplätzen am Markthallenplatz vor!	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung Die Abbildung 10 S. 28 präzisiert die Konzeptkarte und zeigt die Veloführungen separat auf. Hierbei wurde im Wesentlichen auf die Aussagen im Teilrichtplan Velo mit Stand 2018 zurückgegriffen. Die Kategorie E-Mobilität wird als Teil der Velos angesehen und nicht separat abgehandelt.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Planungsgruppe Gundeli	Der Markthallenplatz ist eine sehr gute Idee. Die damit verbundene Umgestaltung oder gar Erneuerung des Gebäudes „Elsässertor“(die aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten sind interessant) dürften etliche, nicht leichte Hürden zu überspringen haben. Die Personenunterführung West (PU West) ist jedoch ohne die Umgestaltung des Elsässertores nicht zu realisieren, es sei denn man führe die PU weiter, unter der Markthalle durch in die Innenstadt. Diese Lösung wird nur verklausuliert erwähnt. Die SBB würden an dieser Stelle nicht eine provisorische Passerelle mit Kosten im mittleren zweistelligen Millionenbetrag bauen, wenn die PU West	Kenntnisnahme Begründung: Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			und/oder die Margarethenbrücke innerhalb nützlicher Frist zu realisieren wären. Die provisorische Passerelle wird ebenfalls mit keinem Wort erwähnt, mit einer wahrscheinlichen Lebenszeit von mindestens 15 Jahren ist das nicht nachvollziehbar. Die von Seiten der neuen Gruppe Bahnhof (nGB) mit einer Petition vorgeschlagene, vom GR mit grosser Mehrheit an die Regierung überwiesene Forderung, im Bereich der provisorischen Passerelle auch eine Veloquerung zu bauen, sucht man im Text ebenfalls vergeblich. Das erstaunt, werden doch der Markthallenplatz und der gegenüberliegende Meret Oppenheim Platz als zukünftige Zentren für den Langsam-Verkehr bezeichnet. Unter Kapitel 6.2 steht dagegen für die anschliessende Innere Margarethenstrasse ausdrücklich: "Priorisierung Velofahrer und Fussgängerinnen vor dem MIV:"(Seite 44) Veloparking auf der Gundeldinger Seite ist, im Gegensatz zum Markthallenplatz, nur unter Vertiefungsbedarf vage erwähnt: „Neue Standorte für Veloparking suchen, mittelfristig" (Seite 72).	Stadt und SBB.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Neuordnung der Verkehrsführung vor der Markthalle und in der Centralbahnstrasse, insbesondere neue Führung der Busse und ***~~Reduktion~~*** des MIV. Berücksichtigen, dass der MIV nicht in die Quartierstrassen verdrängt wird. Begründung: Bei einer Neuordnung der MIV-Verkehrsführung vor der Markthalle und in der Centralbahnstrasse müssen Alternativen geschaffen werden. Eine reine Kapazitätsreduktion führt zwangsläufig zu einer Verdrängung der MIV in die Quartierstrassen. Die Alternativrouten müssen aber nicht zwangsläufig im Vertiefungsraum 1 liegen.	Kenntnisnahme Begründung: An der Entlastung soll festgehalten werden, um die wachsenden Personenströme aufnehmen zu können sowie die Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt zu verbessern.	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Einbindung neuer Baumgruppen in die zukünftige Platz- und Strassengestaltung und allgemeine Einbettung neuer Grünelemente und erlebbarem Wasser zur stadtklimatischen Verbesserung des stark versiegelten Raumes. ***Die neu geschaffenen Grünelemente und Baumgruppen bleiben von einer Inventarisierung respektive Unterschutzstellung ausgeschlossen.*** Begründung: Die Schaffung neuer Grünelemente und Baumgruppen kann zu einer sinnvollen Aufwertung des Stadtraums beitragen. Ausgehend von den bestehenden Regelungen zum Schutz von Grünflächen kann dies aber zu langfristigen Einschränkungen führen. Diese können eine spätere Nutzungsänderung allenfalls verunmöglichen.	Kenntnisnahme Begründung: Dies kann nicht festgesetzt werden	keine
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Führung/Verlegung der Busse und des MIV prüfen	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	/ Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»		Begründung: Bevor eine Reduktion des MIV angestrebt wird, muss die Umsetzbarkeit dieser Massnahme vertieft geprüft werden. Allenfalls findet diese Prüfung unter den in Kapitel 7.2 (Weiterer Klärungsbedarf) genannten Massnahmen statt. Trotzdem ist unklar, warum die Bedürfnisse des MIV, im Gegensatz zu jenen des Busverkehrs, gemäss dieser empfohlenen Vertiefung nicht weiter untersucht werden sollen.	Studien erfolgen.	
37	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	PUBLICA und Suva	Der Erhalt des Eigentums der Liegenschaftseigentümer ist möglich, zumal es durchaus Varianten zu den im Schlussbericht erwähnten Optionen des Zugangs zur Personenunterführung gibt. Basierend auf der für die SBB erstellten Studie der Dürig Architekten AG werden unter Verweisung auf die Schlussdokumentation vom 19. Juli 2013 folgende Alternativen vorgeschlagen: Der Zugang kann über den Westflügel des Bahnhofgebäudes erfolgen. Von dort können die Passagierströme auf die Centralbahnstrasse geführt werden. Der Zugang kann direkt auf die Centralbahnstrasse erfolgen. Ein Aufgang aus der Personenunterführung im Bereich zwischen Westflügel und Elsässertor kann so gestaltet werden, dass die Zufahrt zum Elsässertor nicht beeinträchtigt wird. Dabei liegt die Unterführung unter der Zufahrt zum Elsässertor.	Kenntnisnahme Begründung: Prüfung erfolgt in nachgelagerten Studien. Die Aspekte der Eigentümer werden dann in allen Details geprüft und abgestimmt sowie weitere Aspekte wie zB die Lage der Zugänge in den Stadtraum sowie der Denkmalschutz sind dann näher zu untersuchen.	keine
38	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Basler Verkehrs-Betriebe	Gleiskreuzung Markthallenkreuzung: Die auf Seite 38 gezeichnete Seitenlage der Gleise auf der Margarethenbrücke sowie auf dem Markthallenplatz ist aus unserer Sicht zielführend. Die vollständige Gleiskreuzung auf der Markthallenkreuzung bietet eine hohe Flexibilität, hätte aber gemäss bisherigen Erkenntnissen Auswirkungen auf die umgebenden Strassen- und Gleislagen. Der Bedarf ist in Abhängigkeit mit der Tramnetzentwicklung sowie der geplanten Tramstrecken im Bereich Markthallenbrücke, Centralbahnstrasse und Centralbahnplatz zu prüfen.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
39	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	PUBLICA und Suva	Folgender Eintrag wird nicht gestützt: Die auf Seite 39 des Schlussberichts als Zugang zur Personenunterführung erwähnten Optionen. Namentlich ist ein Zugang zwischen dem Westflügel des Bahnhofgebäudes und dem Elsässertor ausgeschlossen, der die bestehende Zufahrt zum Elsässertor beeinträchtigt. Ebenso ausgeschlossen ist eine Integration des Zugangs in Gebäude Elsässertor.	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich um konzeptionelle Überlegungen. Diese müssen in nachgelagerten Planungen der SBB und Kanton Basel-Stadt geprüft werden und mit den Grundeigentümern im Detail abgestimmt werden.	keine
39	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	PUBLICA und Suva	Folgender Eintrag wird nicht gestützt: Die auf Seite 39 des Schlussberichts erwähnte Zurückversetzung des Elsässertors bzw. der potentielle Neubau sowie die auf Seite 40 (Quelle) erwähnte grosszügige Vorzone zum Flanieren, sofern damit das Elsässertor beeinträchtigt wird.	Kenntnisnahme Begründung: Es handelt sich um konzeptionelle Überlegungen. Diese müssen in nachgelagerten Planungen der SBB und Kanton Basel-Stadt geprüft werden und mit den Grundeigentümern	

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				im Detail abgestimmt werden.	
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Basler Verkehrs-Betriebe	Tramstrecken, Tramhaltestellen, Buslinien, Bushaltestellen, Wendemöglichkeiten: Die notwendigen Tramstrecken und deren Haltestellen, die Führung der Buslinien inklusive deren Haltestellen und Wendemöglichkeiten ist gesamthaft mit dem Centralbahnplatz unter Berücksichtigung der Liniennetzentwicklung zu prüfen. Dabei können auch verworfene Varianten oder zusätzliche Varianten denkbar sein.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Prüfung oberirdische Verbindung West und Verschiebung Haltestelle IWB nach Norden	Kenntnisnahme Begründung: siehe Konzeptkarte	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Integration Linienführung zukünftige Tramlinie 30	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Neue Gruppe Bahnhof	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Die Umnutzung der Parkierungsanlage im UG des Elsässertor zur Linderung des akuten Mangels Parkierungsmöglichkeiten im Bereich des künftigen Bahnhofzugangs und Verkehrsknotenpunkt “Markhallenplatz“ ist zu prüfen.	Kenntnisnahme Begründung: Sachverhalt nicht klar. Kann in einer nachgelagerten Planungsphase geklärt werden.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Velo beider Basel	Autoverkehr Markthallenplatz: nicht bloss eine Spur reduzieren, insbesondere ist auch hier das Tempo zu reduzieren (20 km/h) zum Ermöglichen des flächigen Querens.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Velo beider Basel	Kurzfristige Massnahmen nicht ausser Acht lassen: Veloabstellplätze vor dem Elsässertor unter den Birken sollten so rasch als möglich verbessert werden, und vor der Markthalle sind rasch welche einzurichten.	Kenntnisnahme Begründung: Der Platz wird vollständig neu gestaltet. Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Velo beider Basel	Centralbahnstrasse: Sichere Veloführung über Birsigviadukt fehlt heute: Hohe Frequenzen aller Verkehrsarten bei viel zu schmale Velospuren, resp. fehlende Velowege (Erweiterung des Perimeters).	Kenntnisnahme Begründung: Das Entwicklungskonzept greift hierfür zu wenig weit. Diese Fragen liegen ausserhalb des gewählten Bearbeitungsperimeters.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthal-	Pro Velo beider Basel	Margarethenbrücke: Die Qualität der Veloverkehrsführung bleibt unerwähnt. Die Latte ist an diesem extrem zentralen Ort sehr hoch zu legen. Insbesondere sind keine Velospuren zwischen den MIV-Spuren zu planen, es sei denn, die Tempolimite wird massiv reduziert.	Übernehmen (siehe auch Abb. 19 Legende Velospur)	In Vertiefungsbedarf ergänzen

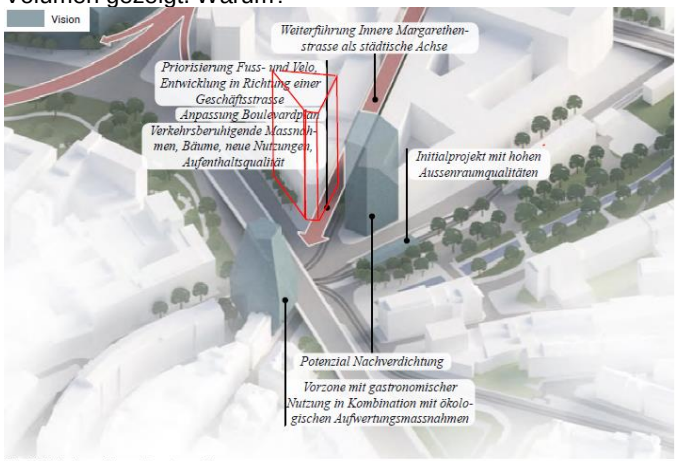
Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	lenplatz»				
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Velo beider Basel	Der Knoten Margarethenbrücke/Viaduktstrasse muss velofreundlich werden durch mehr Sicherheit mittels sicherer Knotenform nach kopenhagenschem oder niederländischem Vorbild.	Prüfen Begründung: In nachgelagertem Studien zu prüfen.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Velo beider Basel	Erschliessung von Westen: In der Analysekarte vermissen wir die Markierung des (möglichst kreuzungsfreien) Velowegs zwischen Bhf. SBB und Zollibrücke entlang der südlichen Gleiskante.	Übernehmen	In Analysekarte als Defizit aufnehmen
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Pro Velo beider Basel	Die Planung einer neuen Velostation bei PU West/Elsässertor mit direkten Zufahrten aus verschiedenen Richtungen beurteilen wir als positiv. Es sollte aber geprüft werden, ob die PU West gleichzeitig als Veloverbindung zwischen Gundeli und Innenstadt dienen kann.	Kenntnisnahme Begründung: Die Klärung erfolgt in Studien der SBB.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	IGÖV Nordwestschweiz	Tramgleise auf Margarethenbrücke in Ostlage. Wo halten Linie 16 und ggf 2. Linie Richtung Innere Margarethenstrasse?	Kenntnisnahme Begründung: Die Haltstelle ist auf der Margarethenbrücke eingezeichnet. Die vertiefende Untersuchung zur Lage der Tramgleise erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	IGÖV Nordwestschweiz	Buslinienführung: Die favorisierte Variante «Centralbahnplatz Süd» ist aus Sicht am Bahnhof ankommender Buspassagiere zu favorisieren → ergibt kurze Umsteigezeiten zu den Zügen. Aus Sicht am Bahnhof abfahrender Buspassagiere ist diese Lösung aber nachteilig, da die Wegfahrt neu über die ohnehin schon überlastete Nauenstrasse erfolgen soll, mit absehbaren zusätzlichen Behinderungen für den öV. Diese Situation ist deshalb zu vertiefen, mit einer Ideallösung nahe der heutigen Buslinienführung, das heisst einer scharfen Wendekurve am Eingang des Centralbahnplatzes, oder einer vergleichbaren Lösung. Denkbar ist auch Ankunft und Abfahrt zu trennen (Ankunft Süd, Abfahrt Nord), mit einer «Betriebsfahrt « für Wenden und Endaufenthalt.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	IGÖV Nordwestschweiz	Tramverbindung Viadukt-Innere Margarethenstrasse. Um eine solche Verbindung in Zukunft planerisch offen halten zu können, bracht auch es auch westliche der Markthallenkreuzung eine entsprechende Haltestelleninsel.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrü-	Edith Maryon AG	MIV-Führung Markthallenplatz: Wie kann die Aufenthaltsqualität trotz Verkehrsführung über den Platz garantiert werden? Gibt es eine Möglichkeit, auf eine Verkehrsführung über den Markthallenplatz zu verzichten?	prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	cke und «Markthallenplatz»				
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Planungsgruppe Gundeli	Erwähnung des Baus einer provisorischen Passerelle durch die SBB Kurzfristige Planung und Realisierung einer Veloquerung West, provisorisch bis zum Neubau der Margarethenbrücke. (Die PU West wird nach heutigem Wissensstand keine Veloquerung beinhalten.) (Beilage)	Kenntnisnahme Begründung: Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Planungsgruppe Gundeli	Schaffung eines Veloparkings auf der Seite Markthallenplatz und Meret Oppenheim-Platz (6.6)	Kenntnisnahme Begründung: Nachweis der Möglichkeit einer Veloparkierung im freiwerdenden Gleisbereich Elsässerbahn. Diese Option ist noch zu prüfen (vgl. Abb. 20, sowie Abb. 21 S. 39). Beim Meret Oppenheim-Platz steht eine Veloparkierung auf dem 1. Perrondach zur Diskussion, die ebenfalls noch geprüft werden muss (vgl. Abb. 81, S. 71). Die Vertiefung der Veloparkierung insgesamt ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Planungsgruppe Gundeli	Die grundsätzliche Erwähnung der Veloquerung im Bereich Margarethenbrücke	Übernehmen Begründung: Ist bisher nur im Plan dargestellt. Eine vollständige Prüfung des Querschnitts steht noch aus.	Im Vertiefungsbedarf Arbeitspaket 5 ergänzen.
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Planungsgruppe Gundeli	Ergänzung der entsprechenden Anbindungen Stadt- Gundeldingen V1 bis V6 (Seite25)	Kenntnisnahme Begründung: Die Verbindungen zwischen Stadt und Gundeldingen sind im Entwicklungskonzept abgebildet, da der Bahnhof mit allen Verbindungen traversiert werden kann.	Keine
42	Vertiefungsraum 1 Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	GRÜNE Basel-Stadt	Grundsätzlich ist dies zu begrüssen, wobei der Anschluss an den sogenannten Markthallenplatz attraktiv sein muss. Inwiefern es sich dabei wirklich um einen Platz handeln soll, bleibt aufgrund der Unterlagen offen. Es würde immer noch sehr viel Verkehr diesen Platz zerschneiden. Bei den Varianten zur Platzierung der Bushaltestellen lehnen wir die Variante Steinentorberg ab. Bei den anderen müssten die Umsteigebeziehungen geprüft werden und ausserdem einberechnet werden, dass zwischen den neuen Umsteigebeziehungen mehr Menschen neben längeren Umsteigezeiten unterwegs sein	Kenntnisnahme Begründung: keine Anträge	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			werden, was auch den Verkehr beeinflussen wird.		
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	FDP Basel-Stadt	Personenunterführung West: Siehe Bemerkung Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	FDP Basel-Stadt	Ziele gem. Konzept (S. 44): Gut so.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	FDP Basel-Stadt	Personenunterführung West: Siehe Bemerkung Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf gem. Konzept (S. 46): Gut so.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Die angedachte Tramführung ist zu unklar, die SP bittet um eine Klärung.	Prüfen Begründung: Die Klärung erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Gewerbeverband Basel-Stadt	Priorisierung LV: Die Margarethenstrasse dient gemäss Beschrieb als Durchgangsachse, weshalb der Strassenquerschnitt derart zu wählen ist, dass diese Funktionalität auch gewährleistet bleibt. Der Fussverkehr und allenfalls auch der Veloverkehr ist über eine grosszügige Personenunterführung via Markthalle zur Heuwaage hin zu führen (siehe 5.1).	Kenntnisnahme Begründung: Es sind möglichst direkte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum sicherzustellen. Die MIV-Erschliessung kann weiterhin über die Margarethenstrasse erfolgen.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Ziel Grüne Vernetzung: Diesem Ziel geben wir eine hohe Priorität	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Ziel Aufwertung Innere Margarethenstrasse: Die Idee, in dieser Strasse Bäume, Grünflächen und Fassadenbegrünungen zu realisieren, sei umzusetzen.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Matthias Braun (privat)	Erhalt von sinnvoller Architektur, oder nötigen Falls Umbau (!) Vollkommen fragliche Umgestaltung, denkbar unnötig (Bemerkung: Wollen Sie eigentlich die Stadt umgraben?)	Kenntnisnahme Begründung: Die Karte zeigt lediglich Potentiale für eine langfristige Weiterentwicklung der Gevierte auf.	keine
44	Vertiefungsraum 2	Basler Ver-	Strassenquerschnitt Innere Margarethenstrasse: Die Innere Margarethenstrasse	Prüfen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	kehrs-Betriebe	gewinnt mit dem Bahnhofszugang West an Bedeutung als schnellste Achse vom Bahnhof Richtung Innenstadt. Der Strassenquerschnitt muss so gestaltet werden, dass der Tramverkehr ohne Behinderung durch langsame Velofahrende oder Lieferverkehr verzögert wird. Die Abbildungen 32 und 36 lassen darauf schliessen, dass dies bislang so nicht vorgesehen ist.	Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Countdown 2030	Folgender Punkt ist zu ergänzen: Schaffung von zusätzlichen, wertvollen Grünflächen zur ökologischen Aufwertung des öffentlichen Raums.	Übernehmen	Neues Ziel: «Schaffung von zusätzlichen, kleineren Grünflächen zur ökologischen Aufwertung des öffentlichen Raums.»
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	IGÖV Nordwestschweiz	Ein anderes Beispiel, bei dem die wenig öV-freundliche Planungsmethodik sichtbar wird, ist Kap. 6.2 (Vertiefungsraum Innere Margarethenstrasse). Die Planskizzen zeigen, dass hier nicht nur abwärts, sondern auch aufwärts eine Mischverkehrsspur vorgeschlagen wird. So wird das schnelle Tram hinter Velos den Berg hinaufschleichen müssen und verliert wertvolle Fahrzeit. Solche Ansätze sind strikt abzulehnen, sie widersprechen den öV-Ziel des Kantons diametral.	Kenntnisnahme Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	IGÖV Nordwestschweiz	Die Aufwertung dieser Achse für den Velo- und Langsamverkehr darf nicht zu einer Verschlechterung des öV führen.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	TCS beider Basel	Priorisierung LV: Die Funktionalität der Margarethenstrasse als Durchgangsachse muss weiterhin gewährleistet bleiben.	Kenntnisnahme Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	ACS beider Basel	Priorisierung LV: Die Margarethenstrasse dient gemäss Beschrieb als Durchgangsachse, weshalb der Strassenquerschnitt derart zu wählen ist, dass diese Funktionalität auch gewährleistet bleibt.	Kenntnisnahme Begründung: Die Margarethenstrasse soll auch weiterhin durchgängig für den MIV befahrbar sein.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Markthallen AG Basel	Zwei starke Pole … ermöglichen eine bauliche Verdichtung vor allem in Form von hohen Gebäuden: Wir verstehen die Begründung nicht, wieso hier eine bauliche Verdichtung stattfinden soll. Alle Grundstücke sind relativ neu überbaut und müssten dazu abgerissen werden, warum?	Kenntnisnahme Begründung: Dies sind langfristige Aussagen im Hinblick auf Verdichtungspotentiale. Ob und wann diese aktiviert werden, bestimmten die Grundeigentümer. Zudem muss vorher eine rechtliche Grundlage hierfür geschaffen werden.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Markthallen AG Basel	Aufwertung des erweiterten öffentlichen Raumes Heuwaage…: Die Markthalle ist ein gedeckter öffentlicher Platz. Mit Westflügel, Begegnungsort Heuwaage verliert dieser Begegnungsort an Bedeutung. Hier wäre eine Verdichtung statt einer Verwässerung angesagt!	Kenntnisnahme Begründung: Der neu zu schaffende Markthallenplatz soll der Markthalle zur Aufwertung dienen.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Carrosserie Suisse NW-CH	Priorisierung LV: Die Margarethenstrasse dient gemäss Beschrieb als Durchgangsachse, weshalb der Strassenquerschnitt derart zu wählen ist, dass diese Funktionalität auch gewährleistet bleibt.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Höhere Priorität und Qualität für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Innenstadt ~~***Priorisierung Velofahrer und Fussgänge-rinnen vor dem MIV***~~. Begründung: Die Handelskammer setzt sich mit Nachdruck gegen das ideologische Ausspielen der verschiedenen Mobilitätsformen ein. Tatsächlich kann es sinnvoll sein, auf gewissen Strassen nur bestimmten Mobilitätsformen zuzulassen. Im Gegenzug müssen für die ausgeschlossenen Mobilitätsformen aber entsprechende Alternativen geschaffen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Eine grundlegende Priorisierung erfolgt im Verkehrspolitischen Leitbild Kanton Stadt-Basel und im Umweltschutzgesetz.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: ***Die*** Schaffung neuer ökologischer Trittsteine durch eine grüne Vernetzung von Birsigtal, Heuwaage und den Grünflächen der Wallanlagen ***soll geprüft und falls möglich umgesetzt werden. Dabei dürfen die zu priorisierenden Nutzungsansprüche des Siedlungsraums nicht negativ beeinträchtigt werden. Die neu geschaffenen ökologischen Trittsteine bleiben von einer Inventarisierung respektive Unterschutzstellung ausgeschlossen.*** Begründung: Die Schaffung neuer ökologischer Trittsteine hat im urbanen Siedlungsraum keine Priorität. Nach Möglichkeit soll sie aber ermöglicht werden. Ausgehend von den bestehenden Regelungen zum Schutz von Grünflächen kann dies aber zu langfristigen Einschränkungen führen. Diese können eine spätere Nutzungsänderung allenfalls verunmöglichen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Abwägung kann nicht bereits mit dem Entwicklungskonzept vorweg genommen werden.	keine
44	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Wallanlagen aufwerten und ***falls möglich*** ökologische Vernetzungsmöglichkeiten schaffen Begründung: Die Schaffung neuer ökologischer Vernetzungsmöglichkeiten hat im urbanen Siedlungsraum keine Priorität. Nach Möglichkeit soll sie aber ermöglicht werden. Ausgehend von den bestehenden Regelungen zum Schutz von Grünflächen kann dies aber zu langfristigen Einschränkungen führen. Diese können eine spätere Nutzungsänderung allenfalls verunmöglichen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Abwägung kann nicht bereits im Vorfeld vorweg genommen werden.	keine
46	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Prüfung ob die Innere Margarethenstrasse nur für ÖV, Velo und Fussgänger zugänglich gemacht werden kann.	Kenntnisnahme Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
46	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf Folgender Punkt ist zu ergänzen: Prüfung ob auf Parkmöglichkeiten in der Innere Margarethenstrasse verzichtet werden kann um den Druck auf die Flächen zu reduzieren, insbesondere, da in unmittelbarem Umfeld ein Parkhaus vorhanden ist.	Kenntnisnahme Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
46	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	IGÖV Nordwestschweiz	Tram aufwärts zwingend mit Eigentrassee / Sperrfläche. Abwärts separate Spuren Tram / Velo aus Sicherheitsgründen	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
47	Vertiefungsraum 2 Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	PSP Swiss Property	Des Weiteren begrüssen wir, dass unsere Liegenschaft „Steinentorberg 8/12 Innere Margarethenstr. 5“ auf der Konzeptkarte Seite 33 des Entwicklungskonzeptes mit der Schraffur für Verdichten markiert ist. Auf der Abbildung 38, S. 47 wird aber nur die Liegenschaft „Innere Margarethenstrasse 2“ als verdichtetes Volumen gezeigt. Warum?  Abb.: 38 Vision Innere Margarethenstrasse / Heuwaage	Übernehmen Begründung: Dargestellt wird eine mögliche Variante zur Umsetzung dargestellt. Eine vertiefende städtebauliche Studie zur Verdichtung und ggf. Lage von Hochpunkten besteht noch nicht. Generell gilt, dass Hochpunkte aufeinander abzustimmen sind.	Pläne abgleichen: Visualisierung und Konzeptkarte stimmen nicht überein. Gebäudezeile, die zur Verdichtung vorgesehen ist neu in der Visualisierung ebenfalls grau hinterlegen
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	FDP Basel-Stadt	Von den geprüften Varianten scheinen die Variante «Hangkante Strasse Elisabethenanlage» und die Variante «Fussverkehr- und Velopasserelle» am vielversprechendsten. Es ist der Versuch die verschiedenen Verkehrsträger möglichst weitgehend zu separieren.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	FDP Basel-Stadt	Ziel: Höhere Priorität Fuss- und Velo-Verkehr vor MIV: Die Priorisierung muss dreistufig sein: Fuss-, vor ÖV, vor Velo-Verkehr und vor MIV.	Kenntnisnahme Begründung: Eine grundlegende Priorisierung erfolgt im Verkehrspolitischen Leitbild Kanton Stadt-Basel.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	FDP Basel-Stadt	Ziel: Umgestaltung Nauenstrasse: Grundsätzlich OK. Dem Konzept fehlt jedoch eine Aussage was die alternative Führung des MIV ist. Siehe «Grundsätzliche Stellungnahme» Bei der Nauen- wie auch der Viaduktstrasse handelt es sich um Hauptverkehrstrassen gemäss Strassennetzhierarchie. Sie haben eine fundamentale Bedeutung für die MIV-Erschliessung weiter Teile Grossbasels. Für die FDP ist es nicht akzeptabel, dass dieser Umstand schlichtweg negiert wird. Die FDP fordert intelligente Lösungen für alle Verkehrsträger.	Kenntnisnahme Begrünung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen, die hierfür auch einen entsprechenden Perimeter definieren.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Bus-Endhaltestelle: Wir bevorzugen eine Bus-Endhaltestelle an der Centralbahnstrasse Süd. Sie ist dort am richtigen Ort: Kurzer Weg von der Bahn zum Bus. Wir fragen uns, ob eine Bus-Endendhaltestelle entlang der östlichen Fassade der Markthalle für die Benutzer optimal ist. Die Steigung des Geländes führt zur Schräglage der Busse. Dies ist für ältere und behinderte Fahrgäste suboptimal.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Erhalt des Tunnels: Der Erhalt des Tunnels für den MIV muss bei der gewählten Variante zwingend erhalten bleiben, da zurzeit keine anderen Optionen für den Durchgangsverkehr Ost-West und umgekehrt ersichtlich sind oder aufgezeigt werden.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Personenunterführung West: Siehe Bemerkung Margarethenstrasse / Margarethenbrücke und «Markthallenplatz»	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	glp Basel-Stadt	Markthallenbrücke / Nauenstrasse: Wir teilen die Einschätzung, dass die Situation an der Markthallenbrücke / Nauenstrasse unattraktiv ist und verbessert werden soll. Jegliche Massnahmen sind aber unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Verkehrsnetzes vorzunehmen.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Die alternative Tramstreckenführung ist noch nicht schlüssig, die SP betont die Wichtigkeit, das 30er-Tram in das Konzept einzubeziehen.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Der Velostreifen auf der Markthallenbrücke ist mit 1,8 Metern zu schmal, es handelt sich um eine wichtige Veloroute, die SP fordert, dass mehr Platz für die Velofahrenden eingeplant wird.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse	Gewerbeverband Basel-Stadt	Impuls zur Umgestaltung der Nauenstrasse: Die Nauenstrasse ist Teil des City-Rings und eine zentrale Verbindungsach-se von und zum Autobahn-Anschluss City. Eine Umgestaltung und «Verringerung der Trennwirkung» kommt ebenso	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen, die	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	West / Markthallenbrücke		wenig in Frage wie ein Rückbau von Fahrspuren. Solange Basel-Stadt nicht über einen Autobahn-Westring verfügt, welcher den Durchgangsverkehr nach Grossbasel West sowie Allschwil und das Leimental aufnimmt, sind entsprechende Kapazitätsverminderungen völlig illusorisch. In diesem Sinne lehnt der Gewerbeverband Basel-Stadt auch die Umgestaltung / Redimensionierung der Markthallenbrücke bzw. die Reduktion von Strassenebenen dezidiert ab.	hierfür auch einen entsprechenden Perimeter definieren.	
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Gewerbeverband Basel-Stadt	Priorisierung LV: Die Strassen im Umfeld des Bahnhofs sind für die gesamtstädtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung, weshalb eine Priorisierung des Langsamverkehrs auf diesen Achsen nicht akzeptabel ist. Dasselbe gilt für die Reduktion von Verkehrsflächen im Allgemeinen (vgl. Grundsätzliche Stellungnahme).	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Gewerbeverband Basel-Stadt	Verbesserung Stadtklima: Das «Freispielen von Strassenflächen» ist ohne Beeinträchtigung der Funktionalität sämtlicher Strassen im Umfeld des Bahnhofs SBB gar nicht möglich, respektive führt infolge zusätzlicher Staus zum puren Gegenteil dessen, was anvisiert wird.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Neues Ziel: Redimensionierung der Markthallenbrücke: Die Redimensionierung der Markthallenbrücke wird immer wieder erwähnt und in den Planungen aufgeführt. Um dieser Idee einen klaren Auftrag zu geben, soll sie als eigenes Ziel definiert werden. Hierbei muss auch darauf hingewiesen werden, dass die angrenzenden Grünräume im Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgeführt sind, was bei den Baumassnahmen, Umgestaltungen und Neunutzungen zu berücksichtigen sei.	Kenntnisnahme Begründung: Machbarkeit und genaue Zielsetzung ist im Rahmen einer Vorstudie zuerst zu überprüfen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Matthias Braun (privat)	Eins nach dem Anderen	Kenntnisnahme Begründung: keine konkreten Anliegen	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Basler Verkehrs-Betriebe	Reduktion der topografischen Ebenen, um die Orientierung und räumliche Qualität im Stadtraum zu erhöhen und die Querung zu erleichtern, **ohne den Tram- und Busverkehr zu behindern**. Erläuterung: Durch die neuen Vorschläge zur Buslinienführung werden mehr Buslinien als bislang die Markthallenbrücke nutzen. Je nach Variante zur Neugestaltung der Brücke bzw. Knotens wird dies zu Verlustzeiten der Buslinien führen, welche vermieden werden müssen. Sollte die Tramstrecke vom Markthallenplatz direkt zur Margarethenbrücke führen, so dürfen die Trams diesen Zeitgewinn nicht durch Mischtrasse und den Knoten wieder verlieren.	Kenntnisnahme Begründung: Ist Grundsatz aller folgenden Vertiefungen	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse /	Basler Verkehrs-	Prüfung einer alternativen Tramstreckenführung vom «Markthallenplatz» direkt in die ***Elisabethenstrasse im Kontext der gesamthaften Tramnetzentwicklung,***	Kenntnisnahme Begründung: Ist Grundsatz aller fol-	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Betriebe	***der notwendigen Betriebsgleise und den Vor- und Nachteilen für den Centralbahnplatz.***	genden Vertiefungen. Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	
			Erläuterung: Siehe Kapitel 5.1		
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Basler Verkehrs-Betriebe	Steinentorberg/ Markthallenbrücke: Sollte diese Achse Tram- und Buslinien inklusive Haltestellen aufnehmen, so ist deren Anordnung hinsichtlich eines störungsfreien Verkehrs vertieft zu prüfen. Je nach Busliniennetzplanung wären beidseitige Bushaltestellen denkbar.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Basler Verkehrs-Betriebe	Aufwertung Centralbahnstrasse: Sollten die Bushaltenstellen in der Centralbahnstrasse bleiben, so bedingt die BehiG-konforme Anordnung und eine Vorbeifahrt des Trams mehr Platz, als in den Zeichnungen dargestellt ist.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Countdown 2030	Ist wie folgt anzupassen: Impulse zur langfristigen ***Redimensionierung*** und Umgestaltung der Nauenstrasse hin zur «Stadtstrasse» mit ***massiv verringertem Verkehrsaufkomme***n und damit einhergehender Verringerung der heutigen Trennwirkung.	Kenntnisnahme Begründung: Beim Umbau Nauenstrasse handelt es sich um eine langfristige Massnahme, die in einer späteren Phase geprüft und erarbeitet wird.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Countdown 2030	Folgender Punkt ist zu ergänzen: Schaffung von zusätzlichen, wertvollen Grünflächen zur ökologischen Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung des Mikroklimas (Verdunstung, reduzierte Erhitzung).	Übernehmen	Neues Ziel: «Schaffung von zusätzlichen, kleineren Grünflächen zur ökologischen Aufwertung des öffentlichen Raums.»
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	WIMAG	Erleichterung der Überquerung Nauentunnel und Elisabethenanlage von der und zur Markthalle für FussgängerInnen und VelofahrerInnen: Wir unterstützen das Konzept der Lenkung des Fuss- und Veloverkehrs von der Markthalle in Richtung Innenstadt. Wir meinen jedoch, dass wenn dies mit hoher Priorisierung umgesetzt wird, die Umgestaltung der Nauenstrasse/Nauentunnel/ Elisabethenanlage zwingend gleichzeitig zu geschehen hat, um die gewünschten Vorteile zu erreichen. Und in diesem Zusammenhang ist aber die angestrebte städtebauliche Dichte im Norden des Gevierts Küchengasse zeitgleich an zu gehen und in einen Bebauungsplan um zu münzen. Nur so wird es möglich sein, die nötigen Flächen zu	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen, die hierfür auch einen entsprechenden Perimeter definieren.	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			erhalten, um die verschiedenen Ansprüche adäquat zu berücksichtigen: ÖV, FussgängerInnen, VelofahrerInnen, MIV und Grün-/Aussenflächen. Fazit: Eine höhere Priorisierung der Neukonzipierung der Überquerung Nauentunnel und Elisabethenanlage von der und zur Markthalle für FussgängerInnen und VelofahrerInnen unter Berücksichtigung eines Bebauungsplanes für das Geviert Küchengasse.		
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-brücke	IGÖV Nordwest-schweiz	Allgemeiner Hinweis: Bei allen vier Varianten wurden in der Bewertung Verbesserungen für den Velo- und Langsamverkehr unterstellt, für den öffentlichen Verkehr resultieren demgegenüber nur neutrale Lösungen, d.h. Lösungen wo neben Vorteilen auch Nachteile hingenommen werden müssen. Dazu kommt, dass die angenommenen Vorteile («Bushaltestelle Steinentorberg») aus unserer Sicht eher als nachteilig zu beurteilen sind (längere Fussdistanzen zu den Gleisen als heutige Lösungen, Bushaltestelle in im Gelände abfallender Strasse). Hier erwarten wir eine Überarbeitung mit der expliziten Zielsetzung, dass auch Varianten mit klarer Verbesserung für den öV auszuarbeiten sind.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-brücke	IGÖV Nordwest-schweiz	Es sind sehr viele Ziele, die kaum alle unter einen Hut zu bringen sind. Überzeugend ist die Grundidee, den Raum Nauenstrasse / Markthallenbrücke vom heutigen «Autobahnknoten» zu einem redimensionierten, lebendigeren innerstädtischen Knoten umgestalten	Kenntnisnahme Begründung: Weitestgehend Zustimmung.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-brücke	HEV Basel Stadt	Mit Ausnahme der Küchengasse erkennt der Regierungsrat in diesem Vertiefungsraum keinen Verdichtungsbedarf oder Verdichtungsmöglichkeit. Eine Begründung, weshalb dies so ist, fehlt leider. Ziele, Ideen und Vertiefung beschränken sich auf verkehrstechnische Entwicklung und Umgestaltung.	Kenntnisnahme Begründung: Eine detaillierte städtebauliche Prüfung war nicht Gegenstand dieser Studie. Daher sind die Aussagen zur Verdichtung zurückhaltend.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-brücke	TCS beider Basel	Impuls zur Umgestaltung der Nauenstrasse: Als Teil des City-Rings ist die Nauenstrasse eine wichtige Verbindungsachse von und zum Autobahn-Anschluss City. Ein Rückbau von Fahrspuren kommt daher nicht in Frage.	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen, mit dem Ziel die Nauenstrasse in ihrer Qualität als Stadtstrasse zu verbessern.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-brücke	TCS beider Basel	Priorisierung LV: Die Strassen im Umfeld des Bahnhofs SBB sind für die gesamtstädtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung, weshalb eine Priorisierung des Langsamverkehrs auf diesen Achsen nicht akzeptabel ist.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachfolgenden Studien. Dabei werden auch die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem Basel geprüft.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse /	TCS beider Basel	Verbesserung Stadtklima: Je mehr Strassenverkehrsfläche zurückgebaut wird, desto mehr Staus entwickeln sich im Umfeld des Bahnhofs. Dies führt zu einem	Kenntnisname Begründung: Es gilt die Nauenstrasse	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke		schlechteren Stadtklima, nicht zu einem besseren.	vom motorisierten Verkehr zu entlasten.	
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	EVP Basel-Stadt	Umbau Markthallenbrücke und Anschlüsse Nauenstrasse / Innenstadt inkl. verkehrlicher Auswirkungen und Alternativen prüfen: Priorisierung Fuss- und Veloverkehr gut, aber: Alle Varianten führen zu Einschränkungen für den MIV, ohne dass dargelegt wird, inwiefern neg. Auswirkung davon auf den Raum ausserhalb der Umgebung SBB zu erwarten (bzw. zu vermeiden) sind. > Wie kann vermieden werden, dass das Gundeldingerquartier, Dorenbachviadukt, Aeschenplatz usw. durch die Kapazitätsverringerung zusätzlich belastet/überlastet werden?	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	ACS beider Basel	Impuls zur Umgestaltung der Nauenstrasse: Die Nauenstrasse ist Teil des City-Rings und eine wichtige Verbindungsachse von und zum Autobahn-Anschluss City. Eine Umgestaltung und «Verringerung der Trennwirkung» (die allen Strassen systemimmanent ist, ebenso, wie der verbindende Charakter) kommt ebenso wenig in Frage wie ein Rückbau von Fahrspuren – es sei denn, der bereits seit 1960 im Nationalstrassennetzbeschluss verankerte Autobahnanschluss Basel-City (ABAC) sei bereits Realität.	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen, mit dem Ziel die Nauenstrasse in ihrer Qualität als Stadtstrasse zu verbessern. Wenn sich die Stadt auch künftig positiv weiterentwickeln will, bedarf es effizienter und leistungsfähiger Verkehrsmittel wie dem Tram. Aus ökonomischer und gesamtverkehrlicher Sicht sind auch in Zukunft die Personenströme auf ÖV-Achsen zu bündeln und mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität wie Trams und S-Bahn zu befördern.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	ACS beider Basel	Priorisierung LV: Die Strassen im Umfeld des Bahnhofs sind für die gesamtstädtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung, weshalb eine Priorisierung des Langsamverkehrs auf diesen Achsen nicht akzeptabel ist.	Prüfen Begründung: Erfolgt in den nachgelagerten Studien. Dabei werden auch die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem Basel geprüft.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	ACS beider Basel	Verbesserung Stadtklima: Das «Freispielen von Strassenflächen» ist ohne Beeinträchtigung der Funktionalität sämtlicher Strassen im Umfeld des Bahnhofs SBB gar nicht möglich, respektive führt infolge zusätzlicher Staus zum puren Gegenteil dessen, was angeblich anvisiert wird.	Kenntnisname Begründung: Es gilt die Nauenstrasse vom motorisierten Verkehr zu entlasten.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-	Markthallen AG Basel	Kleinräumige Vernetzung ...: Gute Idee, fussgänger*innenfreundlich!	Kenntnisname Begründung: Zustimmung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	brücke				
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Markthallen AG Basel	Abbildung 55 Seite 58: Der vorgeschlagene Stadtblock sprengt jeglichen Massstab.	Kenntnisnahme Begründung: Dargestellt wird eine grobe Illustration der Idee noch ohne architektonische Ausformulierung. Eine vertiefende städtebauliche Studie zur Verdichtung und ggf. Lage von Hochpunkten besteht noch nicht. Generell gilt, dass Hochpunkte aufeinander abzustimmen sind.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Carrosserie Suisse NW-CH	Impuls zur Umgestaltung der Nauenstrasse: Die Nauenstrasse ist Teil des City-Rings und eine wichtige Verbindungsachse von und zum Autobahn-Anschluss City. Eine Umgestaltung und «Verringerung der Trennwirkung» (die allen Strassen systemimmanent ist, ebenso, wie der verbindende Charakter) kommt ebenso wenig in Frage wie ein Rückbau von Fahrspuren – es sei denn, der bereits seit 1960 im Nationalstrassennetzbeschluss verankerte Autobahnanschluss Basel-City (ABAC) sei bereits Realität.	Prüfen Begründung: Erfolgt in der Nachgelagerte Studien mit dem Ziel die Nauenstrasse in ihrer Qualität als Stadtstrasse zu verbessern	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Carrosserie Suisse NW-CH	Priorisierung LV: Die Strassen im Umfeld des Bahnhofs sind für die gesamtstädtische Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung, weshalb eine Priorisierung des Langsamverkehrs auf diesen Achsen nicht akzeptabel ist.	Prüfen Begründung: Erfolgt in der Nachgelagerte Studien. Dabei werden auch die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem Basel zu prüfen sein.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Carrosserie Suisse NW-CH	Verbesserung Stadtklima: Das «Freispielen von Strassenflächen» ist ohne Beeinträchtigung der Funktionalität sämtlicher Strassen im Umfeld des Bahnhofs SBB gar nicht möglich, respektive führt infolge zusätzlicher Staus zum puren Gegenteil dessen, was angeblich anvisiert wird.	Kenntnisname Begründung: Es gilt die Nauenstrasse vom motorisierten Verkehr zu entlasten.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Helvetia Versicherungen	Umbau Markthallenbrücke und Anschlüsse Nauenstrasse: Dieser Vertiefungsbedarf ist aus unserer Sicht absolut zentral für die beabsichtigte Aufwertung des Gevierts Küchengasse. Er sollte daher nicht erst langfristig, sondern bereits kurzfristig angegangen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Weitestgehend Zustimmung. Die Klärungen müssen in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Helvetia Versicherungen	Städtebauliche Möglichkeiten für den Stadtblock Küchengasse prüfen: Das Wirkungsziel, wonach eine angepasste städtebauliche Dichte angestrebt werden soll, lässt sich unseres Erachtens nur erreichen, wenn die städtebaulichen Möglichkeiten für den Stadtblock Küchengasse rasch geprüft und ausgelotet werden. Wir würden es daher sehr begrüssen, wenn dieser Prozess – gemeinsam mit der Frage nach dem Umbau der Markthallenbrücke und der Anschlüsse Nauenstrasse – in Kürze gestartet werden könnte. Wir haben hierzu ein Arbeitspapier erarbeiten lassen, welches sich mit den Entwicklungsperspektiven unserer Liegenschaft an der Elisabethenanlage 7 aus städtebaulicher Sicht befasst und	Kenntnisnahme Begründung: Die städtebaulichen Zusammenhänge zeichnen sich äusserst komplex. Die Klärung der Verkehrssituation ist voraussichtlich erst längerfristig möglich, wäre aber wichtig für die Weiterentwicklung des Küchengassen-Gevierts. Es ist nachgelagert im Austausch mit dem Planungsamt Kanton	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			schlagen Ihnen gerne vor, dieses Arbeitspapier als Grundlage für einen gemeinsamen Auslotungs- und Diskussionsprozess zu diesem Thema zu verwenden.	Basel Stadt zu klären, wie mit dieser Situation umgegangen werden soll.	
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Grüne Basel-Stadt	Die Massnahmen werden Einfluss auf den MIV-Fluss haben. Deshalb sollte geklärt werden, wie die Variante die Verkehrsbelastung in den anderen Quartieren beeinflussen. Eine möglichst rasche Umsetzung der Variante Sofortmassnahmen bei der Markthallenbrücke würden wir begrüssen. Dies soll aber nicht ausschliessen, dass die anderen Varianten geprüft werden. Dabei ist die Variante Velobrücke zu favorisieren. Die Auswirkungen auf die BVB- Verbindungen müssten aber vertieft geprüft werden.	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: ~~Impulse zur langfristigen Umgestaltung Nauenstrasse zur «Stadtstrasse» und Verringerung der heutigen Trennwirkung.~~ (ersatzlos streichen) Begründung: Die Nauenstrasse ist ein zentrales Bindeglied zwischen dem städtischen und dem nationalen Starssennetz. Eine Kapazitätsreduktion durch den Umbau der Nauenstrasse in eine «Stadtstrasse» beziehungsweise zu einem «städtischen Boulevard» führt ohne entsprechende Ersatzmassnahmen zu Rückstaus auf dem Hochleistungsstrassennetz und einer Verkehrsverlagerung in die Quartierstrassen. Dies gilt es unbedingt zu verhindern. Die Handelskammer findet die im Konzept genannten Ideen «Den «Autobahnknoten» zum innerstädtischen Knoten umgestalten.» und «Die Verkehrsflächen insgesamt reduzieren, Rückbau der Fahrspuren» sehr befremdlich.	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	Keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: ~~Reduktion der topografischen Ebenen, um die Orientierung und räumliche Qualität im Stadtraum zu erhöhen und die Querung zu erleichtern.~~ (ersatzlos streichen) Begründung: Die Massnahme zielt im Wesentlichen auf eine Kapazitätsreduktion zulasten des MIV ab. Bei allen vier aufgeführten Varianten wird die Leistungsfähigkeit des MIV eingeschränkt. Es bleibt fraglich, wie diese Reduktionen kompensiert werden sollen.	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Höhere Priorität und Qualität für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Innenstadt – ~~Priorisierung Velofahrer und Fussgängerinnen vor dem MIV.~~ Begründung: Die Handelskammer setzt sich mit Nachdruck gegen das ideologische Ausspielen der verschiedenen Mobilitätsformen ein. Tatsächlich kann es sinnvoll sein, auf gewissen Strassen nur bestimmten Mobilitätsformen zuzulassen. Im Gegenzug müssen für die ausgeschlossenen Mobilitätsformen aber entsprechende Alternativen geschaffen werden.	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: ***Die*** Integration von neuen Grünelementen entlang der Vorzonen und im Innern des Stadtblocks Küchengasse sowie entlang der Vorzone Nord Centralbahnstrasse ***soll geprüft und falls möglich ermöglicht werden. Dabei dürfen die zu priorisierenden Nutzungsansprüche des Siedlungsraums nicht negativ beeinträchtigt werden. Die neu geschaffenen Grünelemente bleiben von einer Inventarisierung respektive Unterschutzstellung ausgeschlossen***. Begründung: Die Schaffung neuer Grünelemente und Baumgruppen kann zu einer sinnvollen Aufwertung des Stadtraums beitragen. Ausgehend von den bestehenden Regelungen zum Schutz von Grünflächen kann dies aber zu langfristigen Einschränkungen führen. Diese können eine spätere Nutzungsänderung allenfalls verunmöglichen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Abwägung erfolgt im Rahmen konkreter Projekte. Eine Inventarisierung kann nicht mit Vorwirkung verhindert werden.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Verbesserung Stadtklima durch das Freispielen von Strassenflächen *ohne dabei die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsträger einzuschränken*. Begründung: Die Verkehrsinfrastrukturen im Perimeter des Bahnhofs SBB sind für die Erreichbarkeit der Stadt Basel zentral.	Kenntnisnahme Begründung: Die Abwägung erfolgt im Rahmen konkreter Projekte.	keine
48	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Umbau Markthallenbrücke und Anschlüsse Nauenstrasse / Innenstadt inkl. verkehrlicher Auswirkungen und Alternativen ***für alle Mobilitätsformen*** prüfen Begründung: Es muss sichergestellt sein, dass die Auswirkungen von Veränderungen an den Verkehrsinfrastrukturen für alle Mobilitätsformen gleichermassen und ideologiefrei geprüft und beurteilt werden	Prüfen Begründung: Die Klärung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf Folgender Punkt ist zu ergänzen: Integration Linienführung zukünftige Tramlinie 30	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf Folgender Punkt ist zu ergänzen: In der Centralbahnstrasse ist die Entsiegelung des Verkehrsraums zu prüfen.	Kenntnisnahme Begründung: Eine Entsiegelung ist in diesem dichten und hochfrequentierten Raum nur sehr begrenzt möglich und wird als Massnahme im Anhang 8.1 entsprechend aufgeführt.	keine
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallen-	Pro Velo beider Basel	Markthallenbrücke: Wir befürworten die Aufhebung des MIV-Abbiegers zur Strasse Elisabethenanlage, da damit ein gefährlicher Spurwechsel vor der Brücke und Vortrittsverletzungen bei der Einbiegung in die Nauenstrasse eliminiert werden können.	Kenntnisnahme Begründung: Damit ist die neue Vorzone vor dem Küchengassenblock Nord bezeichnet. Die Bezeichnung wurde	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	brücke		Wortwahl: es ist unklar, was mit «verkehrsfreier Kante Strasse Elisabethenanlage» (S. 51, 53) gemeint ist. Evtl. ist damit «Mfz-freie Kante» gemeint?	gewählt, um Doppelspurigkeiten mit dem «Park Elisabethenanlage» zu vermeiden.	
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	IGÖV Nordwestschweiz	Tramgleise in Südlage	Kenntnisnahme Begründung: Die Lage der Tram wird in den nachfolgenden Studien geprüft.	keine
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	IGÖV Nordwestschweiz	Bushaltestellen auf Seite Bahnhof-Westflügel (Variante 1). Vgl. auch unsere Bemerkungen bei Vertiefungsraum 1.	Kenntnisnahme Begründung: Es werden verschiedene Varianten zur Diskussion gestellt. Die Prüfung erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	IGÖV Nordwestschweiz	Fussgängerunterführung Z2 unter der Viaduktstrasse durch zum Steinentorberg verlängern	Kenntnisnahme Begründung: Eine oberirdische Verbindung wurde als zweckmässiger gewertet als eine unattraktive und kostspielige (da sehr lang) Unterführung.	keine
60	Vertiefungsraum 3 Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse West / Markthallenbrücke	Planungsgruppe Gundeldingen	Die Entflechtung des Knotens Markthallenbrücke ist sehr zu begrüssen. Die Variante „Fussverkehr mit Velopasserelle“ erscheint uns als die beste und sinnvollste Lösung. Es fällt auf, dass unter Kapitel 5.2 und 5.3 der Fuss- und speziell der Veloverkehr breiten Raum einnehmen, während dieser im Kapitel Margarethenbrücke 5.1 kaum erwähnt wird. Gibt es dafür einen Grund? Alternativer Vorschlag Es fällt auf, dass unter Kapitel 5.2 und 5.3 der Fuss- und speziell der Veloverkehr breiten Raum einnehmen, während dieser im Kapitel Margarethenbrücke 5.1 kaum erwähnt wird, Text überarbeiten	Kenntnisnahme Begründung: Die Querungsmöglichkeiten für Velos und Fussgänger im Bereich der Nauenstrasse sind heute ungenügend und werden daher explizit behandelt. Die Abbildung 10 S. 28 zeigt zudem die Veloführungen im Perimeter separat auf. Hierbei wurden im Wesentlichen die Aussagen aus dem Teilrichtplan Velo mit Stand 2018 zurückgegriffen.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	FDP Basel-Stadt	Ziel: Steigerung der Verkehrssicherheit: Nicht nur die Querung der Geleise muss ein Ziel sein. Um die Abb. 69 (S. 63) umzusetzen, muss auch der Veloverkehr vor dem Hauptgebäude des Bahnhofs verhindert werden. Der Platz soll nur den Fussgängern zugänglich sein.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Veloverkehr vor Bahnhofgebäude: Die Veloweg Führung muss vom Fussverkehr getrennt werden. Möglichkeiten währen: Unterirdisch durch das bestehende Parkhaus oder allenfalls ein kleiner Umweg mit der Querung des Platzes vor dem «Euler».	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	FDP Basel-Stadt	Wir bevorzugen klar die Variante «Base». Sie vereinfacht die Wegführung für die Zugreisenden: eine zentrale Stelle für das Umsteigen in das Tram. Zusammen mit der Bus-Endhaltestelle an der Centralbahnstrasse Süd werden kurze Um-	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			stiegs-Wege möglich.		
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Direkte Aufgänge aus dem Veloparking: Sind zusätzliche Aufgänge zur Platzmitte geplant?	Kenntnisnahme Begründung: Frage. Aktuell sind keine zusätzlichen Aufgänge geplant. Im Detail muss dies jedoch in nachgelagerten Studien geklärt werden.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Der vorgesehene Fussübergang zum De Wette-Park ist zu unklar.	Kenntnisnahme Begründung: Der Übergang soll deutlich verbreitert und in der direkten Wegachse verlaufen. Die Ausgestaltung erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Eine Überdeckung des Centralbahnplatzes ist für die Attraktivität als wichtiger Ein- und Umsteigeort sehr wichtig!	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	Matthias Braun (privat)	Zuerst das Tramnetz richtig vordefinieren! Bestehend lassen + Gleis für Tramlinie 8 auf Perron 2 In Zusammenarbeit mit den SBB die Erschliessung des Bahnhofs neu definieren. Eingang über die Mitte trotz Denkmal!!! Unterführung zu den Zuggeleisen vom Mittleren Tramperron aus!	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist nicht möglich.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	Matthias Braun (privat)	Alter Brunnen mittleres Tramperron wieder platzieren!	Kenntnisnahme Begründung: Die bereits heute sehr beengte Situation lässt eine Platzierung des Brunnens auf dem Platz mit dem notwendigen Umfeld nicht zu.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	Basler Verkehrs-Betriebe	Attraktivierung der inneren Insel zwischen den Tramgleisen als Fussverkehrsverbindung zum Park Elisabethenanlage und Entlastung der Räume an den Seitenbereichen zu Gunsten attraktiver Aufenthaltsbereiche ***sofern die verkehrstechnischen Notwendigkeiten den Spielraum zulassen.*** Erläuterung: Die Funktionalität der wichtigsten öV-Drehscheibe muss allerhöchste Priorität geniessen. Durch die westlichen Bahnhofzugänge wird der Centralbahnplatz durch Fussgänger und Umsteigende entlastet. Die notwendige öV-Infrastruktur ergibt sich durch eine vertiefte und vernetzte Prüfung der im Entwicklungskonzept genannten Varianten unter Berücksichtigung der Liniennetzentwicklungen.	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist selbstverständlich.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	Basler Verkehrs-Betriebe	Steigerung der Verkehrssicherheit ***indem die Personenströme sowie Tram- und Busführungen sich weniger queren.*** ~~*durch Minimierung der Querung von Gleisen.*~~	Übernehmen	Text anpassen

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Erläuterung: Das Problem ist, dass die Bahnhofsausgänge nicht mittig im Gebäude sind, sondern dort, wo die Tramgleise in den Platz einbiegen und die Busse wenden. Die Neuanordnung des öV muss unter Berücksichtigung der direkten Fusswege erfolgen.		
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	Basler Verkehrs-Betriebe	Buslinien: Um das Wenden der Busse vor den Bahnhofsausgängen aufzuheben, sollen die Busse über den Centralbahnplatz geführt werden. Diese Option ist offenbar in diesem Vertiefungsraum nicht vorgesehen. Es wäre zudem denkbar, im Rahmen eines anzupassenden Busliniennetzes, Buslinien zu verknüpfen und auf dem Centralbahnplatz halten zu lassen. Dies würde den Platzbedarf in der Centralbahnstrasse entlasten.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien. Aussagen zur Buslinienführung aus Vertiefungsraum 3 sind allgemeingültig und werden hier deshalb nicht wiederholt.	Sinngemäss Hinweis hierzu auf S. 60 unter Punkt1 Vertiefungsbedarf aufnehmen.
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	EVP Basel-Stadt	Prüfung Entflechtung Tramstreckenführung und Verlegung Buswendeschleife: Grundsätzlich ist die Entflechtung zu begrüssen und der zusätzliche Freiraum positiv. Wie beim Vertiefungsraum 3 thematisiert, ist aber bei der Variante Split dem Raumgewinn die Frage der Orientierung für ortsfremde Neuankommende gegenüberzustellen, wenn Tramlinien teils auf dem Centralbahnplatz, teils auf dem Markthallenplatz zu finden sind.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
62	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	GRÜNE Basel-Stadt	Die Abbildung 67 muss korrigiert werden, die eingetragenen Tramlinien stimmen nicht.	Übernehmen links: 1 2 8, rechts 10 11	Plan anpassen
64	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Integration Linienführung zukünftige Tramlinie 30	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
64	Vertiefungsraum 4 Centralbahnplatz	IGÖV Nordwestschweiz	Auch beim Vertiefungsraum 6.4 (Centralbahnplatz) ist sichtbar, dass methodisch städtebaulichen Aspekten Vorrang eingeräumt wird vor dem Primat einer guten Verknüpfung des öV-Systems beim Bahnhof, dem wichtigsten öV-Knoten des Kantons bzw. des Metropolitanraums Basel. Wir können zwar nachvollziehen, dass eine Reduktion der Gleisanlage von 6 auf 4 Gleise im Sinne der Platzgestaltung und der Fussgängerströme wünschenswert ist. Wir halten diesen Ansatz aber nur für machbar, wenn in vernünftiger Distanz für betriebliche Bedürfnisse der BVB und BLT Ersatz in Form von einigen Abstellgleisen mit Fahrmöglichkeit in alle Richtungen geschaffen wird. Sonst werden ausserordentliche Situationen wie während der Fasnacht, bei wichtigen Fussballspielen und anderen Grossveranstaltungen betrieblich nicht mehr in Griff zu bekommen sein. Vorbild für einen solchen Ansatz kann Bern sein, wo in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, in der Wallstrasse, entsprechende Betriebsgleise realisiert wurden. Dadurch konnte die Schlaufe rund um die Heiliggeistkirche aufgehoben und die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden. Damit ist auch gesagt, dass zB die heute zum Bahnhof am nächsten gelegenen Wendeschlaufen M Parc und Morgartenring nicht das Kriterium der «vernünftigen Distanz erfüllten	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
66	Vertiefungsraum 5	Heimat-	Aus historischer Sicht weniger klar erweist sich die Situation am östlichen Ende	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	schutz Basel	der Centralbahnstrasse. Das riegelartige Postreitergebäude, das die grossartige alte Bahnhofpost von 1905 ersetzte, sendet unklare städtebauliche Signale und soll nun dem Projekt "Nauentor" weichen. Im Bericht wird zu Recht kritisiert, dass es diesem Konzept mit drei Hochhäusern auf einer Grundplatte an einer Anbindung an die Stadtmitte und möglicherweise auch an das zukünftige Aktivitätszentrum des Bahnhofs fehlt. Die Achse Solothurnerstrasse-Nauentor endet an der Nauenstrasse und findet mit der Peter-Merian-Strasse und der Gartenstrasse nur Anschlüsse, die in den Raum Gellert / St.Alban weisen. Dass der Autobahnzubringer Nauenstrasse die Verbindung des Bahnhofs zur Stadt noch zusätzlich durchschneidet und verunklärt, wird auch in der Entwicklungsstudie thematisiert. Vor allem der Abschnitt Centralbahnplatz bis Peter Merian-Strasse wirkt heute äusserst unattraktiv, als Verkehrswüste.	Begründung: kein Widerspruch	
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Heimatschutz Basel	Fragen bleiben zur Massierung von Hochhäusern im Raum Nauenstrasse/Centralbahnstrasse Ost. Zum einen ist von einem Hochhauscluster die Rede, zum andern wird auf die Traufhöhe der Centralbahnstrasse verwiesen. Es droht die Gefahr, dass die denkmalgeschützten Bahnhofgebäude von Hochhäusern völlig zugestellt werden. Auf der Sichtachse Aeschenplatz dominiert jetzt schon im Hintergrund das Meret Oppenheim-Hochhaus, was bei der Planung völlig übersehen oder unterschätzt wurde. Ein zusätzliches Hochhaus auf dem BIZ-Areal von den Ausmassen der projektierten Nauentor-Bauten würde den Rahmen sprengen und den Bahnhof SBB endgültig auf ein Miniaturformat reduzieren. Der Umgebungsschutz für Denkmäler gilt auch für den Bahnhof SBB.	Kenntnisnahme Begründung: Die Abbildungen 74 und 75 auf S.67 widerspiegeln lediglich die bereits im Bebauungsplan Projekt Nauentor zulässigen Verdichtungen. Generell gilt, Hochpunkte sind städtebaulich zu prüfen (vgl. hierzu S. 91 im Anhang).	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	FDP Basel-Stadt	Ziel: Querung Z4: Sollte als Ziel und nicht als Option festgehalten werden. Diese Querung würde für die Querung der Nauenstrasse für Fussgänger und Velofahrer vereinfachen und den Zugang zu ÖV optimieren.	Kenntnisnahme Begründung: Es ist der Stand der Arbeit abgebildet.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Querung Z4: Wir empfehlen, dass auch hier der Fuss- vom Velo-Verkehr konsequent getrennt wird, und zwar durch bauliche Massnahmen und nicht durch Farbmarkierungen am Boden.	Kenntnisnahme Begründung: Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist in nachgelagerten Studien zu prüfen.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	FDP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: MIV: Solange keine alternative Führung für den MIV aufgezeigt wird, kann der MIV auf der Nauenstrasse und der Peter-Merian-Brücke nicht eingeschränkt werden. Beides sind zentrale Zubringer zur Autobahn.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
66	Vertiefungsraum 5	SP Basel-	Ziele: Das Ziel einer Aufwertung der Nauenstrasse bleibt für die SP unklar und	Kenntnisnahme	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Stadt	die Priorität ist fraglich.	Begründung: Das Entwicklungskonzept enthält hierzu nur grundlegende Aussagen. Die Prüfung der Machbarkeit erfolgt in einer Vorstudie Verkehr.	
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	SP Basel-Stadt	Ziele: Die Aufwertung der Südkante zu einer «Visitenkarte» für die ankommenden hält die SP für ein falsches Ziel. Es ist der Verlust von günstigem Wohnraum zu befürchten.	Kenntnisnahme Begründung: Die Adressierung bedingt vor allem eine Verbesserung der Zugänglichkeit und Auffindbarkeit für die südlichen Stadtquartiere.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Ein vollwertiger Gleiszugang von der Solothurnerstrasse her ist nötig, dies sorgt für eine bessere Verteilung des Fahrgastaufkommens.	Kenntnisnahme Begründung: Zugänge aus der Überbauung Nauentor sind im Bebauungsplan vorgesehen. Welche Gleise letztlich von hieraus zukünftig erreichbar sein werden, ist noch in Planungen der SBB zu klären.	Keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Der IWB-Standort an der Solothurnerstrasse soll auch selber in die Überlegungen mit einbezogen werden. Schon heute hat er auch als Mobility-Standort eine Funktion. Der kleine Vorplatz lässt auch Aufenthalts-Potenzial ungenutzt und kann gerade für das Mobilitäts-Konzept nicht ausser Acht gelassen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Im Rahmen des Projekts lag der Schwerpunkt auf der Integration der Zugänge für den Bahnhof/zu den Perrons und die Gestaltung der öffentlichen Räume. Städtebauliche Überlegungen und konkrete Projektierungen müssen nachgelagert und gemeinsam mit den Eigentümern erfolgen.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Es soll geprüft werden, ob die zu begrüssende unterirdische Veloverbindung als direkte Verbindung zwischen Solothurner- und Heumattstrasse geplant werde kann, um zwei weitere Kreuzung/Querungen zu vermeiden.	Kenntnisnahme Begründung: Erfolgt in nachfolgender Planung.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	PSP Swiss Property	Perronzugang: Direkter Perronzugang von der Peter-Merian-Brücke aus	Kenntnisnahme Begründung: Zugänge aus dem Nauentor sind im Bebauungsplan vorgesehen.	Keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal	Gewerbeverband	Postpassarelle / Nauentor: Zur besseren Verbindung des Gundeldingerquartiers mit dem Gellert ist eine Verlängerung der neuen Postpasserelle über die Nau-	Kenntnisnahme Begründung: Technisch nicht möglich.	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Basel-Stadt	enstrasse hinweg zu prüfen.		
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Neues Ziel: Erhalt der West-Ost-verlaufenden Biotopvernetzung entlang der Gleisanlagen für Organismen der trockenwarmen Lebensräume und Wiesen gemäss kantonalem Biotopverbundkonzept.	Übernehmen Begründung: Die Böschung entlang der Meret Oppenheim-Strasse ist ein schützenswertes Naturobjekt und ist im Inventar der Schützenswerten Naturobjekte enthalten und muss gem. NLG auf jeden Fall ersetzt werden. Der Biotopverbund ist hier bereits unterbrochen, der Erhalt der Böschungen ist zu prüfen. Sollte ein Erhalt nicht möglich sein, sind Ersatzmassnahmen für die Naturobjekte, im besten Fall noch weitere Elemente, die den Biotopverbund ermöglichen zu Planen. Angedacht waren hier z. B. begrünte Veloabstellanlagen oder neue Baumpflanzungen.	Zielsetzung im Vertiefungsraum 6 einarbeiten.
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Neues Ziel: Schaffung von Grünflächen mit Bäumen als Ausgleich für die Verdichtung, zur Schaffung von Lebensräumen und zur Verbesserung des Stadtklimas.	Übernehmen	Sinngemäss übernehmen
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Matthias Braun (privat)	Verbesserung der Velo und Fussgängerstrecke. siehe links, weniger Dunkelheit, mehr Platz, mehr Sicherheit	Kenntnisnahme Begründung: Die Punkte sind in der Zielsetzung und im Vertiefungsbedarf aufgeführt.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Countdown 2030	Folgender Punkt ist zu ergänzen: Nutzen von Potentialen (Nauentor) zur Stadtbegrünung und damit einhergehender Aufwertung der ökologischen Situation sowie Förderung der Biodiversität.	Kenntnisnahme Begründung: Massnahmen sind im Bebauungsplan Nauentor bereits vorgesehen. Hier ist eine extensive Dachbegrünung vorgesehen.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal	Neue Gruppe Bahnhof	Schaffen einer neuen Velo- und Fussgängerquerung im Bereich der Personenquerung: Die Planung und die gestalterische Ausführung der Ein- und Ausgangs-	Kenntnisnahme Begründung: Die Wegführung für Velos	Keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost		situation auf und von der Personenquerung ("Magistrale") vom und ins Gundeli (inklusive Integration IWB-Platz) und die Aus- und Eingangssituation nauenstrassenseitig (Weiterführung in die Stadt via BIZ-Areal/Heumattstrasse) wird in die Ziele nicht aufgenommen.	und Fussgänger wird im Bebauungsplan Nauentor erläutert. Bei der Verbindung Postpasserelle handelt es sich um einen Zugang zu Veloabstellplätzen.	
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Neue Gruppe Bahnhof	Ersatz der Peter Merian-Brücke: Ein Bau des Nauentors ohne den gleichzeitigen Neubau der mit dem Nauentor symbiotisch verbundenen Peter Merian-Brücke ist ein Unding. Mit dem Neubau der Brücke könnte auch die zurzeit völlig ungenügende Führung der Meret Oppenheim-Strasse auf die Peter Merian-Brücke (allenfalls unter dem Nauentor hindurch) geprüft werden.	Kenntnisnahme Begründung: Dies muss in nachgelagerten Planungen geprüft werden.	Keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Neue Gruppe Bahnhof	Veloquerung im Bereich des östlichen Gleisfeldes «prüfen»: Die Erstellung einer solchen Querung, die im Stadtteilrichtplan Gundeldingen als Planungsgrundsatz festgelegt ist, muss endlich aus dem Prüfungsstatus in den Planungsstatus überführt werden.	Kenntnisname Begründung: Dies ist in nachgelagerten Planungen der SBB zu klären.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	BSA Basel	Peter-Merian-Brücke und Verbindung Gundeli – Gellert: Neben der Stärkung der Achse entlang der Gartenstrasse, sollte auch die Verbindung vom Gundeli ins Gellert über die Peter Merian-Strasse aufgewertet werden. Die Peter-Merian-Brücke wird als zukünftiger Hoschulstandort an Wichtigkeit gewinnen, da sollte diese Brücke das Gegenstück zur Margarethenbrücke werden, mit grosszügigem Zugang zum Bahnhof und einer gewissen Aufenthaltsqualität.	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist in nachgelagerten Planungen der SBB zu klären. Zunächst ist der Neubau der Margarethenbrücke vorgesehen, der Neubau der Peter Merian-Brücke erfolgt später.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	BSA Basel	Nauenstrasse: Die zukünftige Qualität der Nauenstrasse sollte ebenfalls untersucht werden. Die Strasse als reine Stadtautobahn kann kein Modell der Zukunft sein.	Kenntnisnahme Begründung: wird im Bericht entsprechend vorgeschlagen S.66.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	CVP Basel Stadt	Neue Velo- und Fussgängerquerung: In den Zielen fehlt die Planung der Ein- und Ausgangssituation auf und von der Personenquerung vom und ins Gundeli (inklusive Integration IWB-Platz) und die Aus- und Eingangssituation nauenstrassenseitig.	Kenntnisnahme Begründung: Im Vertiefungsbedarf sind diese Bereiche bereits enthalten.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	CVP Basel Stadt	Peter Merian-Brücke: Ein Bau des Nauentors ohne den gleichzeitigen Neubau der Peter Merian-Brücke macht überhaupt keinen Sinn, sondern ist nur eine grosse Mehrbelastung für das Quartier und die neuen Bewohnenden der Überbauung. Eine Koordination dieser beiden Projekte muss unserer Ansicht zwingend erreicht werden.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Bei der langfristigen Planung sollten auch kurzfristige Ziele eingebaut werden: Es braucht aktuell bessere Veloverbindungen vom Gundeli über das Geleisfeld. Aus diesem Grund ist auch ein rasch zu erstellendes Provisorium einzuplanen.	Kenntnisnahme Begründung: Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Planungsgruppe Gundeli	Die aufgeführten Ziele sind richtig aber nicht vollständig. Sie sind für die Anbindung an das Gundeli unabdingbar. Entscheidend ist, dass die Ziele auch erfüllt werden und nicht nur Ideen und Wünsche bleiben. Zum Beispiel: „….auf eine gute Vernetzung mit dem Quartier Gundeldingen ist Wert zu legen“ (Seite 67) ist nur als Idee formuliert. Diese Vernetzung ist jedoch eine wichtige und notwendige Forderung. Die Planung Nauentor beschränkt sich auf den Perimeter der vorgesehenen Überbauung, die Einbindung in den Stadtraum, zum Beispiel Peter Merian Brücke, ist nicht Gegenstand der Planung. Die aufgeführte Personen- und Velounterführung Ost zwischen IWB Platz und Centralbahnplatz „soll geprüft werden.“ (V4 Seite 68). Prüfenswert scheint uns auch eine Veloverbindung durch die Überbauung Nauentor, etwa im Sockelgeschoss zu Lasten des Autoparkings. Falls aber die Prüfung keine kurzfristig zu realisierende gute Lösung ergibt, muss die Veloquerung an anderer Stelle realisiert werden. In die Prüfung ist daher auch die vorgeschlagene provisorische Veloquerung West einzubeziehen. Die kürzliche Begehung mit Vertretern von Post und BVD, des als Option für die Veloquerung gehandelten Posttunnels, hat gezeigt dass die Unterführung hier vielleicht möglich wäre, aber für den Veloverkehr äusserst unattraktiv wird. Die Höhendifferenz von 12 m bedingt sehr lange Rampen und die Untertunnelung wird ebenfalls ausserordentlich lang. Die Querung über den Geleisen durch das Nauentor führt auf Grund der grossen Höhendifferenz gleichfalls zu sehr langen Rampen. Das ist für des Veloparking weniger störend und kann auch mittels Lift gelöst werden, ist aber für den Durchgangsverkehr unattraktiv und keine praktikable Lösung. Wenn überhaupt eine Lösung gefunden wird, dürfte diese nicht kurz oder mittelfristig zu realisieren sein. Die Peter Merian Brücke wird nur in einem Nebensatz erwähnt, (Seite 68 oben). Sie würde eine sichere und einfache Lösung, ohne Tunnel, ermöglichen. Durch die Umgestaltung oder einen Neubau könnte die unglückliche Kreuzung der Velo Wege aufgelöst werden. Zudem wären wesentlich kleinere Höhendifferenzen als beim Tunnel zu überwinden	Kenntnisname Begründung: Anträge folgen	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal	Planungsgruppe	Alternativer Vorschlag Der Perimeter Nauentor ist auf die Überbauung begrenzt, die Umgebenden Infra-	Kenntnisnahme Begründung: Die Verkehrsbeziehungen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Gundeli	strukturen sind nicht einbezogen speziell die Peter Merian Brücke, diese Ziel ist zu überarbeiten und ergänzen.	über die Peter Merian-Brücke sind berücksichtigt.	
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Planungs-gruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die Gute Vernetzung mit dem Gundeldinger Quartier ist als Forderung , nicht nur als Idee zu formulieren.	Kenntnisnahme Begründung: Im Entwicklungskonzept werden Ziele, Ideen und Lösungsansätze formuliert.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Planungs-gruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die Querung der Geleise vom Gundeli zur Innerstadt für den Langsam-Verkehr ist bei der Überbauung Nauentor auf breiter Basis und unter Einbezug der Peter Merian Brücke zu prüfen.	Übernehmen Begründung: Der Bebauungsplan Nauentor regelt bereits die Verbindungen über die Magistrale. Eine mögliche Weiterentwicklung des vorhandenen Ansatzes im Rahmen konkreter Projekte ist im Kapitel 6.5 aufgezeigt. Die Bedeutung der Peter Merian-Brücke wird nicht in Frage gestellt. Eine Weiterentwicklung muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Planungs-gruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Da sich eine kurz- und mittelfristige Lösung nicht abzeichnet, ist die von nGB vorgeschlagene Veloquerung West in die Planung einzubeziehen (Siehe 5.1)	Kenntnisnahme Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Planungs-gruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die Fuss und Veloquerung Ost soll als mittel und langfristige Option bestehen bleiben, wenn eine solche über das Nauentor nicht oder nur unattraktiv zu verwirklichen ist.	Kenntnisnahme Begründung: Zustimmung. Die Veloquerung Ost ist Teil der langfristigen Lösung SBB.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Planungs-gruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Der Hochhauscluster an der Güterstrasse (Abb77 Seite 69) ist nicht erwünscht und soll gestrichen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die Hochhäuser zeigen mögliche Verdichtungen auf. Die Machbarkeit hierfür muss separat erfolgen.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal	Handels-kammer	Alternativer Vorschlag: ~~Aufwertung der Nauenstrasse und strassenseitige Adressierung neuer Gebäude~~ (ersatzlos streichen)	Kenntnisnahme Begründung: Die Nauenstrasse soll	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost		Begründung: Die Nauenstrasse ist ein zentrales Bindeglied zwischen dem städtischen und dem nationalen Strassennetz. Eine Kapazitätsreduktion durch den Umbau der Nauenstrasse in eine «Stadtstrasse» beziehungsweise zu einem «städtischen Boulevard» führt ohne entsprechende Ersatzmassnahmen zu Rückstaus auf dem Hochleistungsstrassennetz und einer Verkehrsverlagerung in die Quartierstrassen. Dies gilt es unbedingt zu verhindern. Die Handelskammer findet die im Konzept genannten Ideen «Den «Autobahnknoten» zum innerstädtischen Knoten umgestalten.» und «Die Verkehrsflächen insgesamt reduzieren, Rückbau der Fahrspuren» sehr befremdlich.	langfristig zur Stadtstrasse weiter entwickelt werden.	
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Schaffen einer neuen ***angemessenen*** Velo- und Fussgängerquerung im Bereich der Personenquerung. Begründung: Gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, welches sich gegenwärtig im Konsultationsverfahren befindet, soll die Velounterführung unter dem Bahnhof SBB 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum erbrachten Nutzen. Nach den Ansichten der Handelskammer muss von diesem überteuerten Vorhaben abgesehen werden	Kenntnisnahme Begründung: Die wachsenden Personenströme müssen sicher geführt werden.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: ***Erstellung einer angemessenen*** Veloquerung im Bereich des östlichen Gleisfeldes prüfen Begründung: Gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, welches sich gegenwärtig im Konsultationsverfahren befindet, soll die Velounterführung unter dem Bahnhof SBB 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum erbrachten Nutzen. Nach den Ansichten der Handelskammer muss von diesem überteuerten Vorhaben abgesehen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
66	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	SPS	Aufwertung der Peter-Merian-Brücke: Zusätzliche Abgänge zu den Perrons direkt von der Peter-Merian-Brücke aus. Dies zur Entlastung des Bahnhofs.	Kenntnisnahme Begründung: Es sind Abgänge im Bereich Überbauung Nauentor vorgesehen. Zusätzliche Abgänge noch weiter im Osten sind aufgrund der engen Verhältnisse nicht möglich.	keine
66	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	glp Basel-Stadt	Ziel: Zusätzliche Parkplätze für Velos werden ausdrücklich begrüsst, sollen jedoch für sämtliche Zweiradfahrzeuge zur Verfügung stehen.	Prüfen Begründung: Muss in nachgelagerten Studien erfolgen.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang	Pro Natura Basel / WWF Regi-	Vertiefungsbedarf: Anbindung Süd: Bei der Anbindung Süd ist darauf zu achten, dass die Biotopvernetzung entlang der Bahngleise gewährleistet ist.	Übernehmen	Sinngemäss übernehmen

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	on Basel			
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Die Veloverbindung Centralbahnstrasse - Peter Merian Weg ist als durchgehende, Knotenfreie Achse aufzuwerten und auszubauen.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Nutzen der sich ergebenden Möglichkeiten zur stadtklimatischen und ökologischen Aufwertung infolge des Projekts Nauentor (begehbare Dachbegrünung)	Kenntnisnahme Begründung: Massnahmen sind im Bebauungsplan Nauentor bereits vorgesehen. Hier ist eine extensive Dachbegrünung vorgesehen.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Der Perimeter ist zu klein, er muss zusätzlich auch die Querung der Nauenstrasse miteinbeziehen. Interessanterweise steht dazu in der Kurzfassung des Konzepts: «Das Konzept zeigt auf, wie Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende die Nauenstrasse sicherer und direkter überqueren könnten». Die Umsetzung davon fehlt leider	Kenntnisnahme Begründung: Die Querungen Nauenstrasse wurden vor allem in den stark unterversorgten Bereichen behandelt. Bei den Vorschlägen wird von einem langfristigen Planungshorizont ausgegangen.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Der Perimeter muss auch die Peter Merian-Brücke einbeziehen. Die Brücke spielt eine wichtige Rolle sowohl für die Nord-Süd als auch für die West-Ost-Verbindungen. Zudem hängt sie eng mit dem Bebauungsplan Nauentor zusammen.	Kenntnisname Begründung: Die Bedeutung der Peter Merian-Brücke wird nicht in Frage gestellt. Aktuell sind keine Verbindungen direkt von der Peter Merian-Brücke zu den Perrons vorgesehen.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Wir unterstützen Ihre Aussage «Das Projekt Nauentor bietet die Chance, die Nord- und Südseite des Bahnhofs zu verbinden. Voraussetzung ist, dass die Erdgeschossebene optimal mit dem öffentlichen Raum verknüpft wird.» Leider können wir sie in der vorliegenden Planung nur sehr ungenügend erkennen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Darstellungstiefe und Behandlungstiefe konnte im Rahmen dieser Studie nicht geleistet werden. Jedoch zeigt die. Abb.73 S. 66, dass genau dieses Scharnier zum öffentlichen Raum wichtig ist.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Eine Querung Ost positiv, eine solche ist schon auf dem Teilrichtplan Velo, wurde aber bei der aktuell vorliegenden Planung Nauentor faktisch ignoriert. Wie wollen Sie bewirken, dass die Planung nicht toter Buchstabe bleibt, respektive dafür sorgen, dass bald eine solche Querung kommt?	Kenntnisnahme Begründung: Im Netzplan Velo S. 28 ist eine Querung Ost vorgesehen.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Nauentor: Das Konzept bleibt hier bezüglich Veloverbindungen vage. Die Verbindung zwischen den zwei Veloparkings ist kein Ersatz für eine sichere Veloverbindung. Natürlich wäre eine neue Veloverbindung im Zusammenhang mit einer neuen PU zu begrüssen. Es besteht aber die Gefahr, dass nach der Realisierung des Nauentors die PU inkl. Veloverbindung nicht realisiert wird. Daher wünschten wir uns konkrete Aussagen bezüglich Verbindungen im Neubau Nauentor selbst.	Kenntnisnahme Begründung: Die PU Ost wird mit heutigem Stand weiterverfolgt.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Die östliche Seite des Bahnhofs wird aufgrund der neu entstehenden Wohnquartiere (Hagnau, Wolf, ...) und verbesserter Anbindung derselben einen grossen Bedarf an Veloparkierungsmöglichkeiten bereitstellen müssen. Hinweise darauf fehlen im vorliegenden Plan.	Kenntnisnahme Begründung: Das Entwicklungskonzept beinhaltet Vorschläge für neue Velo Abstellplätze. Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
68	Vertiefungsraum 5 Nauentor / Areal BIZ / SBB-Zugang Gundeldingen Ost / Centralbahnstrasse Ost	Pro Velo beider Basel	Querung Nauenstrasse, Höhe Peter Merian-Strasse: Die Veloroute ist auf der Karte bezeichnenderweise eine «Stumpen»-verbindung, die bei der Nauenstrasse einfach aufhört. Hier vermissen wir Lösungsansätze zur raschen und sicheren Querung vom Gundeli Richtung Gellert/Breite und zurück	Kenntnisnahme Begründung: Die Abbildung 10 S. 28 präzisiert die Konzeptkarte und zeigt die Veloführungen separat auf. Hierbei wurde im Wesentlichen auf die Aussagen aus dem Teilrichtplan Velo mit Stand 2018 zurückgegriffen.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	FDP Basel-Stadt	Ziel: Bahnhofkante Süd: Wir unterstützen die dokumentierte Idee für eine bessere Anbindung ans Quartier (siehe Abb. 106). Der Konflikt mit dem MIV wird jedoch evident, dies ist eine vielbenutzte Strasse als Zubringer zur Autobahn. Nur eine Reduktion des MIV würde die Realisierung dieses Konzepts ermöglichen. Solange der Westring jedoch nicht gebaut ist, wird das Verkehrsaufkommen im ganzen Perimeter unvermindert hoch bleiben.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien. Wenn sich die Stadt auch künftig positiv weiterentwickeln will, bedarf es effizienter und leistungsfähiger Verkehrsmittel wie dem Tram. Aus ökonomischer und gesamtverkehrlicher Sicht sind auch in Zukunft die Personenströme auf ÖV-Achsen zu bündeln und mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität wie Trams und S-Bahn zu befördern.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Ziel: Die Grünraum-Vernetzung fehlt als Ziel. Die Unterbrechung des Raumes durch den Bahnhof ist nicht akzeptabel.	Kenntnisnahme Begründung: Eine Grünraum-Vernetzung in Querrichtung erscheint nicht realistisch. Eine Überdachung der Perrons wurde zudem in einer Volksabstimmung abgelehnt. Sollte mit diesem Antrag die Ost-West-Beziehung	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
				gemeint sein, ist diese im Ziel zur Bahnhofkante Süd erwähnt.	
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Ziel: Eine weitere Aufwertung des Meret Oppenheim-Platzes ist dringend nötig.	Kenntnisnahme Begründung: Detailplanungen erfolgen in nachgelagerten konkreten Projektplanungen.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Ziel: Die Entwicklung der Strassenführung entlang der Geleise ist unklar.	Kenntnisnahme Begründung: Die Klärung und detaillierte Planung können erst im Rahmen der weiteren Planungen SBB / Kanton Basel-Stadt erfolgen. Hierzu stehen noch grundlegende Entscheide aus.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Ziel: Die Anzahl der Veloabstellplätze ist auf dieser Seite des Bahnhofs ebenfalls absolut ungenügend. Es muss das Ziel sein, eine sehr viel grössere Zahl an Veloparkplätzen anbieten zu können in diesem Bereich. Die SP regt an, dabei auch ein unterirdisches Parking in die Überlegungen mit einzubeziehen.	Prüfen Begründung: Erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Die SP fordert eine Klärung, ob eine weitere Fussgänger*innen-Überführung (statt einer Unterführung) möglich ist.	Kenntnisnahme Begründung: Erfolgt im Rahmen der weiteren SBB Planungen und steht in Abhängigkeit mit den Planungen zum Herzstück (Tiefbahnhof).	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Falls es bei der Unterführungslösung bleibt, muss die Gestaltung des Abganges geklärt werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die weitere Ausarbeitung von konkreten Lösungen erfolgt in nachgelagerten Studien.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	SP Basel-Stadt	Vertiefungsbedarf: Das Finden «neuer Standorte für die Veloparkierung» ist mit Zeithorizont «mittelfristig» vorgesehen. Dies ist absolut unhaltbar und muss sofort erfolgen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Ziel Ökologische Aufwertung und Vernetzung: Der ökologische Zustand wie auch die Vernetzungsfunktion entlang der Gleisanlagen im Bereich Meret Oppenheim-Strasse und Bahnkante Süd ist ungenügend. Durch die weiteren Umgestaltungsmassnahmen besteht die Gefahr, dass die Situation noch schlechter wird. Diesem Ziel ist daher eine sehr hohe Priorität beizumessen. Sollte sich der Zustand weiter verschlechtern sei auf Umgestaltungen zu verzichten.	Teilweise übernehmen Begründung: Prüfen in Projekt SBB	Integration in Klärungsbedarf S. 78/79
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-	Pro Natura Basel /	Neues Ziel: Dem Meret Oppenheim-Platz kommt eine sehr wichtige Bedeutung als Aufenthaltsplatz zu. Seine Gestaltung sei daher als eigenes Ziel aufzuneh-	Kenntnisnahme Begründung: Die Platzgestaltung ist	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	WWF Region Basel	men. Zur Verbesserung des Stadtklimas in diesem dicht bebauten Raum sei er mit ausreichend Grünflächen, Bäumen und Fassadenbegrünungen zu planen. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Bahnhofkante Süd, welche im Inventar der geschützten Naturobjekte aufgeführt ist, sind die Begrünungen nach ökologischen Gesichtspunkten durchzuführen.	bereits umgesetzt. Die Vertiefung der ökologischen Aspekte ist im Vertiefungsbedarf aufgeführt. Aufgrund der Unterkellerung des Meret Oppenheim-Platzes können auf diesem keine Bäume gepflanzt werden.	
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Vertiefungsbedarf: Neben der Meret Oppenheim-Strasse sei auch der Meret Oppenheim-Platz namentlich als Aufwertungsraum unter starker Gewichtung von ökologischen und stadtklimatischen Aspekten aufzunehmen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Platzgestaltung ist bereits umgesetzt. Die Vertiefung der ökologischen Aspekte ist im Vertiefungsbedarf aufgeführt.	Keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Matthias Braun (privat)	Effektive Nutzung/Erschliessung studieren, keine Willkür an Unterführungen	Kenntnisnahme Begründung: Die geprüften Anbindungen wurden mit der SBB abgestimmt.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Countdown 2030	Ist wie folgt anzupassen: Ausgang Personenunter- oder Überführung West in Gestaltung Meret Oppenheim-Platz integrieren.	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist Teil der Planung SBB und im aktuellen Projektstand ist eine Personenunterführung vorgesehen.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	WIMAG	Entwicklungspotenzial Meret Oppenheim-Strasse: Gesamte Meret Oppenheim-Strasse – also von der Margarethenbrücke bis zur Solothurnerstrasse – bedarf einer Aufwertung und dies trotz Zugang Logistikcenter und Terminal für Fernbusse. Ziel sollte es sein, eine Nutzung mit erhöhter Freiraumqualität zu ermöglichen, die auch FussgängerInnen zum Passieren und Verweilen „im grünen Streifen“ einlädt. Fazit: Bahnhofskante Süd von der Margarethenbrücke bis zur Solothurnerstrasse als kleine, aber feine „grüne Lunge“ aufwerten.	Teilweise Übernehmen	Formulierung ergänzen
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	EVP Basel-Stadt	Städtebauliche und freiräumliche Prüfung einer Aufwertung Meret Oppenheim-Strasse und Bahnhofkante Süd unter starker Gewichtung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte: Der Ersatz der wegfallenden Böschungskante Süd durch zusätzliche Gleise wird in der Planung als abzuklären genannt. Dieser Thematik muss unbedingt grösseres >Gewicht gegeben werden.	Teilweise Übernehmen Begründung: Erfolgt in Studie SBB, Kanton Basel-Stadt (vgl. S. 79 Entwicklungskonzept).	Formulierung ergänzen
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Planungsgruppe Gundeli	Die Anpassungen an der Meret Oppenheim Strasse werden vergleichsweise bescheiden behandelt und auf mittel- bis langfristig verschoben (Seite 72). Dabei soll die Geleise 19 und 20 bereits 2025 in Betrieb gehen. Damit fallen wesentliche Flächen zwischen Meret Oppenheim Strasse und Gleiskörper weg. Währen der Bauarbeiten muss wahrscheinlich noch mit weit grösseren Beeinträchtigun-	Kenntnisnahme Begründung: kein konkreter Antrag	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			gen gerechnet werden. Es fallen Velo- und Moto- Parkplätze und die Stellplätze für die Fernbusse weg. Trotzdem sollen 5 Carparkplätze bleiben, bis ein neuer Standort gefunden wurde. Neue Standorte für Veloparking sollen erst mittelfristig gesucht werden. Das sind unzumutbare Optionen. Bezüglich der Carparkplätze haben die Quartier-Organisationen bereits am 24. April 2020 ein gemeinsames Schreiben an den Vorsteher des BVD gerichtet und auf die prekäre Situation hingewiesen, bisher ohne Antwort.		
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Bahnhofskante Süd: stärkere gestalterische und visuelle Präsenz, funktionale Einbettung und ökologische Aufwertung durch beispielsweise durchgängige Baumpflanzungen, Ersatz und Vernetzung sowie Verbesserung des Stadtklimas ***prüfen und nach Möglichkeit umsetzen. Dabei dürfen die zu priorisierenden Nutzungsansprüche des Siedlungsraums nicht negativ beeinträchtigt werden. Die neu geschaffenen Naturelemente bleiben von einer Inventarisierung respektive Unterschutzstellung ausgeschlossen***. Begründung: Die Schaffung neuer Naturflächen hat im urbanen Siedlungsraum keine Priorität. Nach Möglichkeit soll sie aber ermöglicht werden. Ausgehend von den bestehenden Regelungen zum Schutz von Naturflächen kann dies aber zu langfristigen Einschränkungen führen. Diese können eine spätere Nutzungsänderung allenfalls verunmöglichen.	Prüfen Begründung: Die vertiefte Prüfung der Lage und Machbarkeit für ein Car-Terminal entspricht nicht der Flughöhe des Entwicklungskonzepts. Die weitere Vertiefung erfolgt in den nachgelagerten Studien.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Terminal für Fernbusse im ehemaligen Postbahnhof (unterhalb Peter Merian-Haus) prüfen und ***mit den im kantonalen Richtplan verankerten potentiellen Terminal-Standorten vergleichen. Die zeitnahe Realisierung des Terminals vorantreiben.*** Begründung: Im kantonalen Richtplan sind bereits heute vier potentielle Standorte für einen Fernbus-Terminal ausgeschieden (Car-Terminal). Zwei dieser vier Standorte befinden sich im untersuchten Perimeter des Bahnhofs SBB. Die Handelskammer ist erstaunt, dass nun ein weiterer Standort geprüft werden soll. Die Handelskammer würde es begrüssen, wenn die Car-Terminal Frage für den Perimeter Bahnhof SBB im «Entwicklungskonzept Stadtraum Basel SBB» abschliessend geklärt wird.	Prüfen Begründung: Die Suche nach einem geeigneten Standort für den Busbahnhof erfolgt in einer separaten Studie.	keine
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: Städtebauliche und freiräumliche Prüfung einer Aufwertung Meret Oppenheim-Strasse und Bahnhofkante Süd unter ***Einbezug*** ~~starker Gewichtung~~ ökologischer und stadtklimatischer Aspekte. Begründung: Die Schaffung neuer ökologischer Vernetzungsmöglichkeiten hat im urbanen Siedlungsraum keine Priorität. Nach Möglichkeit soll sie aber ermöglicht werden.	Kenntnisnahme Begründung: Aufgrund der vorhandenen schützenswerten Naturobjekte kommt der Gewichtung der ökologischen Aspekte hier eine hohe Bedeutung zu.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
70	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Handelskammer	Alternativer Vorschlag: ***Erstellung einer angemessenen*** Veloquerung im Bereich des östlichen Gleisfeldes prüfen Begründung: Gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, welches sich gegenwärtig im Konsultationsverfahren befindet, soll die Velounterführung unter dem Bahnhof SBB 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zum erbrachten Nutzen. Nach den Ansichten der Handelskammer muss daher von diesem überteuerten Vorhaben abgesehen werden	Kenntnisnahme Begründung: Die Diskussion der Kosten erfolgt im Rahmen der Projekterarbeitung.	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Countdown 2030	Vertiefungsbedarf: Folgender Punkt ist zu ergänzen: Die grüne Böschung entlang der heutigen Gleiskante ist zu erhalten, da diese sehr wertvoll für die Biodiversität sind und sollten folglich nicht leichtsinnig überbaut werden. Werden allenfalls Teilflächen überbaut, sind die entfallenden ökologischen Funktionen durch Flächen mindestens gleicher Qualität und Grösse in unmittelbarem Umfeld sicherzustellen. Dabei sind durchgehenden Grünkorridoren zu gewährleisten!	Kenntnisnahme Begründung: Die Böschung entlang der Meret Oppenheim-Strasse ist ein schützenswertes Naturobjekt und ist im Inventar der Schützenswerten Naturobjekte enthalten und muss gemäss NLG auf jede Fall ersetzt werden.	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Neue Gruppe Bahnhof	Veloquerung im Bereich des östlichen Gleisfeldes «prüfen»: Die Erstellung einer solchen Querung, die im Stadtteilrichtplan Gundeldingen als Planungsgrundsatz festgelegt ist, muss endlich aus dem Prüfungsstatus in den Planungsstatus überführt werden.	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist Teil nachgelagerter Planungen der SBB und des Kantons	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Pro Velo beider Basel	Betreffend Meret Oppenheim-Strasse sind wir einverstanden damit, dass «die Integration von Veloabstellplätzen (...) eine wichtige Herausforderung darstellt». In Anbetracht der Aussage, dass die Geleise 19 und 20 schon 2025 gebaut werden sollen ist es aber unverständlich, dass die Veloparkierung erst «mittelfristig» weitergeplant werden soll. Dies steht auch im Gegensatz zum Terminplan (S. 75) , laut dem die Planung für STEP AS 2025 noch dieses Jahr (2020) abgeschlossen werden soll	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist Teil nachgelagerter Planungen der SBB und des Kantons	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Pro Velo beider Basel	Auch die Planung der definitiven Veloparkierung nach dem Bau von Gleis 21 und dazugehörendem Perron sollte schon bald angegangen werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand der Planungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Planungsgruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die Carparkplätze an der Meret Oppenheimer Strasse müssen mit Beginn der Bauarbeiten zu den neuen Geleisen dauerhaft an einen neuen Ort verschoben werden. Siehe dazu das Schreiben der Quartierorganisationen an RR Wessels und Dürr vom 24, April 2020 (Beilage).	Kenntnisnahme Begründung: Aus heutiger Sicht soll noch an den fünf bestehenden Haltekanten festgehalten werden.	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Op-	Planungsgruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die Suche und Planung von zusätzlichen Veloparkplätzen südlich des Bahnhofes muss mit hoher Priorität erfolgen und spätestens beim Bau der neuen Gleise 19	Kenntnisnahme Begründung: Im Vertiefungsbedarf bereits aufgenommen.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	penheim-Strasse / Güterstrasse		und 20 realisiert werden.		
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Planungsgruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die kurzfristige Erstellung einer (provisorischen) Veloquerung West vom Meret Oppenheim Hochhaus zur Bahnhof Westflügel/Elsässertor mit hoher Priorität. (siehe 5.1)	Kenntnisnahme Begründung: Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts.	keine
72	Vertiefungsraum 6 Meret Oppenheim-Platz / Meret Oppenheim-Strasse / Güterstrasse	Planungsgruppe Gundeli	Alternativer Vorschlag Die Gestaltung der Bahnhofkante Süd (B2) darf nicht bis zum Neubau der Margarethenbrücke und/oder der PU West aufgeschoben werden. Allenfalls müssen Zwischenlösungen realisiert werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die Klärung erfolgt in nachgelagerten Studien. Hierfür stehen noch Entscheide zum Tiefbahnhof aus. Zwischenlösungen sind nicht Gegenstand des Entwicklungskonzepts.	keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	FDP	Wie bereits dokumentiert fehlt ein im ganzen Dokument ein klares Konzept für den Umgang mit dem MIV. Wir erwarten, dass dies unverzüglich ins Dokument eingearbeitet wird.	Kenntnisnahme Begründung: Der MIV ist Bestandteil der Planungen wie alle anderen Verkehrsträger auch. Eine separates Konzept ist nicht vorgesehen. Die Anliegen werden in nachgelagerten Planungen berücksichtigt. Die grundlegenden Vorgaben sind im Verkehrspolitischen Leitbild Kanton Basel-Stadt bestimmt.	keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Wir beantragen daher auch weitere Abklärungen in Form von Studien zum Stadtklima und zur Vernetzungssituation zu treffen, wie es der Schlussbericht im Kapitel «Weiterer Klärungsbedarf» ebenfalls vorschlägt.	Übernehmen Begründung: Ist bereits festgehalten	Studie zum Stadtklima und zur Vernetzungsstudie wird aufgenommen.
77	Weiterer Klärungsbedarf	Pro Natura Basel / WWF Region Basel	Abb. 83, Karte Vision Meret Oppenheim-Platz: Der Meret Oppenheim-Platz soll ökologisch aufgewertet werden. In der Abbildung fehlen jedoch bei diesem Platz die Baumsignete.	Kenntnisnahme Begründung: Die Platzgestaltung ist bereits umgesetzt. Die Vertiefung der ökologischen Aspekte ist im Vertiefungsbedarf aufgeführt	Keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	Matthias Braun (privat)	Nur nötiges und schlechtes Ändern, anstelle die halbe Welt umgraben. Prioritäten vor der Planung setzen: - Zusammenarbeit mit den SBB (keine getrennten Wege) - Erschliessung Fussgänger - Erschliessung Fahrrad - Städtebaulicher Charakter Erhalten - Versiegelungen der Böden nur wenn nötig	Kenntnisnahme Begründung: Die fachlichen Punkte sind weitestgehend im Entwicklungskonzept aufgegriffen. Die Flughöhe für das Konzept wurde bewusst für die Frage der Einbindung der neuen Zugänge zu den Perrons gesetzt.	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			- Umbau statt Neubau - eine Planung mit mehr Reife! - Ein Basler Planungsbüro auswählen —> Es gibt genügend		
77	Weiterer Klärungsbedarf	Planungsgruppe Gundeli	Die im Konzept enthaltenen Umbauarbeiten werden nicht nur Verbesserungen bringen, sie werden während der Bauzeit auch zusätzliche Beeinträchtigungen, vor allem im Verkehr, mit sich ziehen. Das betrifft nicht nur die Reisenden, das betrifft kurz und mittelfristig, vor allem die Anwohner rund um den Bahnhof und hier speziell des Gundeldinger Quartiers. Einige Verbesserungen, speziell die Querung der Geleise vom Gundeli zur Stadt, werden erst langfristig geplant. Die Forderungen aus dem Gundeli liegen auf dem Tisch, zusammen mit konstruktiven Vorschlägen. Wir erwarten dass diese ernst genommen werden. Wir sind uns bewusst, dass im Bahnhof täglich Tausende von Personen ein- und ausgehen. Im Gundeli wohnen 20‘000 Leute und das 24 Stunden an sieben Tagen. Sie möchten sich rasch und gefahrlos auf den Bahnhof und in die Stadt bewegen. Die Bedeutung der Bahnhof Südseite wird zunehmen, weil viele Reisende und Pendler mit Velo und E Velo aus dem Birsig- und Laufental hier auf den Zug umsteigen oder die Geleise zur Stadt queren wollen. Es ist deshalb unbedingt notwendig, dass die Fazilitäten für das Parking und die Querung-Möglichkeiten rasch und nicht erst langfristig ausgebaut werden	Kenntnisnahme Begründung: keine Anträge	keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	Planungsgruppe Gundeli	Für den Stadtraum Süd sind im Terminplan (Abb. 85) nur die Arbeiten der SBB zur Leistungssteigerung Knoten Basel (2025) enthalten.	Kenntnisnahme Begründung: Dargestellt sind die aus heutiger Sicht bekannten Planungen	keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	Planungsgruppe Gundeli	Im Paket 9 wird in der Tabelle (Seite 79) die Querung Gleisfeld Ost mit hoher Priorität erwähnt, auf Seite 72 wird die gleiche Massnahme mit „mittelfristig prüfen“ aufgeführt. Hier besteht ein Widerspruch.	Kenntnisnahme Begründung: Die Kennzeichnung «hohe Bedeutung» bringt zum Ausdruck, dass diese Querung sehr wichtig ist – unabhängig vom Realisierungszeitpunkt. Entsprechend besteht kein Widerspruch zu einer mittelfristigen Umsetzung.	keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	Planungsgruppe Gundeli	Zu den Paketen 7-10 fehlen Angaben, der Terminplan ist zu ergänzen	Begründung: Dargestellt sind die aus heutiger Sicht bekannten Planungen.	keine
77	Weiterer Klärungsbedarf	Planungsgruppe Gundeli	Für alle konkret aufgeführten Massnahmen mit hoher Priorität sind konkrete Terminziele anzugeben	Kenntnisnahme Begründung: Dies entspricht nicht der Bearbeitungstiefe.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Neue Gruppe Bahnhof	Anliegen der Quartierbevölkerung: Durch die Vernachlässigung der Veloqueranliegen des vom Bahnhof SBB am meisten betroffenen Quartiers, des Gundeli, erscheint der Eindruck, dass mit dem Entwicklungskonzept in Bezug auf die	Kenntnisnahme Begründung: Die Anliegen des Quartiers Gundeldingen werden in diversen	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Fussgänger- und Veloverkehrsflüsse primär auf die Bedürfnisse der SBB eingegangen wird und weniger auf die Anliegen der Anwänder Rücksicht genommen wird.	Planungen des Kantons berücksichtigt, so beispielsweise im Stadtteilrichtplan Gundeldingen, im vorliegenden Konzept, und im Teilrichtplan Velo.	
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Neue Gruppe Bahnhof	Busbahnhof: Die Busan- und -abfahrtssituation wird nur marginal erwähnt. Ein möglicher künftiger Busbahnhof muss in ein Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof SBB Basel einfliessen.	Prüfen Begründung: Erfolgt in Vorstudie Verkehr.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Neue Gruppe Bahnhof	Ausblendung Neubau Peter Merian-Brücke: Dass der Margarethenbrücke zusammen mit dem "Markthallenplatz" hohe Priorität eingeräumt wird, kann man aufgrund des entsprechenden Planungsratschlages an den Grossen Rat (der inzwischen verabschiedet wurde) verstehen. Ein völliges Ausblenden der als Querungsmöglichkeit vergleichbaren Peter Merian-Brücke ist der Hauptmakel an diesem Konzept, das somit insgesamt als eindeutig zu westlastig charakterisiert werden muss.	Kenntnisnahme Begründung: Der Planungsratschlag ist bekannt. Das vorliegende Entwicklungskonzept hatte vor allem zum Ziel neue Zugänge zu den Perrons hinsichtlich ihrer Integration und Auswirkungen auf den Stadtraum im Gesamtzusammenhang aufzuzeigen.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Neue Gruppe Bahnhof	Planungshorizont: Beim Vertiefungsbedarf wird vorwiegend von "Planung ab 2020" gesprochen oder von "mittelfristig" und "langfristig". Diese Terminierungen scheinen uns zu diffus und wir stellen fest, dass der eigentliche Planungshorizont, so wie er sich aus dem Konzept konkret ableiten lässt, recht eigentlich im Jahre 2025 endet. Hier müssten verbindlichere Daten und konkretere längerfristige Daten geliefert werden.	Kenntnisnahme Begründung: Die Untersuchungstiefe lässt keine präzisieren Angaben zu. Ein Planungshorizont 2025 ermöglicht keine grundsätzlicheren Anliegen weiter zu verfolgen.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	CVP Basel Stadt	Busbahnhof: Die Situation rund um die Busse kommt im Konzept nicht wirklich vor. Diese gehören aber in einen Entwicklungskonzept Stadtraum Bahnhof. Die CVP Basel-Stadt wünscht sich im Bereich der Busse ebenfalls konkrete Pläne, wie z.B. das Einrichten eines Busbahnhofes.	Kenntnisnahme Begründung: Die Suche nach einem geeigneten Standort für den Busbahnhof erfolgt in einer separaten Studie.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	CVP Basel Stadt	Konkrete Ziele und Termine fehlen: Wie bei der Einleitung schon erwähnt ist das Entwicklungskonzept mehr einen Ideenkatalog als eine konkrete Planung. Der Planungshorizont ist sehr unscharf und sollte verbindlicher werden, damit das Konzept auch konsequent umgesetzt werden kann.	Kenntnisnahme Begründung: Die Untersuchungstiefe lässt keine präzisieren Angaben zu. Ein Planungshorizont 2025 ermöglicht keine grundsätzlicheren Anliegen weiter zu verfolgen.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Pro Velo beider Basel	Anliegen der Quartierbevölkerung: Durch die Vernachlässigung der Veloquerungsanliegen des vom Bahnhof SBB am meisten betroffenen Quartiers, des Gundelis, erscheint der Eindruck, dass mit dem Entwicklungskonzept in Bezug auf die Fussgänger- und Veloverkehrsflüsse primär auf die Bedürfnisse der SBB eingegangen wird und auf die Anliegen der Anwänder keine Rücksicht genommen wird.	Kenntnisnahme Begründung: siehe Vertiefungsraum 5	
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Pro Velo beider Basel	Ausblendung Neubau Peter Merian-Brücke: Dass der Margarethenbrücke zusammen mit dem "Markthallenplatz" hohe Priorität eingeräumt wird, kann man aufgrund des entsprechenden Planungsratschlages an den Grossen Rat (der inzwischen verabschiedet wurde) verstehen.	Kenntnisnahme Begründung: siehe Vertiefungsraum 5	

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
			Ein völliges Ausblenden der als Querungsmöglichkeit vergleichbaren Peter Merian-Brücke ist ein grosser Makel an diesem Konzept, das somit insgesamt als eindeutig zu westlastig charakterisiert werden muss.		
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	HEV Basel Stadt	Analyse: In der Analyse wird von einer nur begrenzt wünschenswerten Verdichtung gesprochen. Wir bedauern dies, da wir in den vergangenen Jahren eine Verdichtung an Verkehrsknotenpunkten wie dem Bahnhof begrüsst haben. Auch das ursprüngliche Hochhauskonzept sah Hotspots an diesen Orten vor. Offenbar wird das Stadtbild höher gewichtet als eine Verdichtung an geeigneten Orten. Hingegen erachten wir es als richtig, dass das Stadtklima bei der Entwicklung des Stadtraums Bahnhof SBB Beachtung finden soll. Wir erachten es generell als zwingend, dass die Frage des Stadtklimas bei der Entwicklung von Quartieren und Arealen eine zentrale Rolle spielen muss.	Kenntnisnahme Begründung: Eine detaillierte städtebauliche Prüfung war nicht Gegentand dieser Studie. Daher sind die Aussagen zur Verdichtung zurückhaltend.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	HEV Basel Stadt	Generell: Das Konzept Stadtraum Bahnhof SBB bedient in der Hauptsache den Verkehrsknotenpunkt Bahnhof. Die Entwicklung findet vor allem in verkehrstechnischen Bereichen statt. Daneben finden am Rande noch Aspekte zur Verdichtung, zum Stadtklima und zu den Freiräumen Platz, je nach dem mehr oder weniger thematisiert. Der Aspekt Arbeiten kommt gar nicht vor, was insbesondere überrascht, als der Stadtraum Bahnhof SBB durchaus Arbeitsplätze umfasst. .	Kenntnisnahme Begründung: Das vorliegende Entwicklungskonzept hatte vor allem zum Ziel neue Zugänge zu den Perrons hinsichtlich ihrer Integration und Auswirkungen auf den Stadtraum im Gesamtzusammenhang aufzuzeigen. Daher konnten nicht alle Themen in voller Breite erarbeitet werden.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	Edith Maryon AG	Bahnhofperimeter / erweiterte Ladenöffnungszeiten: Der Bahnhofperimeter soll ausgedehnt und auch die Markthalle umfassen, dies zur Aufwertung der ansässigen Nutzungen, wie zum Beispiel die der Apotheke.	Kenntnisnahme Begründung: Diese Fragen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	GRÜNE Basel-Stadt	Die Verträglichkeit mit dem Klimakonzept ist zu prüfen – zum Beispiel bzgl. Luftströme.	Kenntnisnahme Begründung: Im Weiteren Klärungsbedarf S.78/79 bereits aufgeführt.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	GRÜNE Basel-Stadt	Auf Erdgeschossebene ist der Langsamverkehr priorisiert zu behandeln.	Kenntnisnahme Begründung: Regelungen für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt in den entsprechenden Richtplänen Kanton Basel-Stadt.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregungen	GRÜNE Basel-Stadt	Es wird ein Vertiefungsbedarf zur Suche von neuen Veloabstellflächen aus- gewiesen. Wir sind der Ansicht, dass dies nun endlich angegangen werden soll und schnellst möglich neue Parkierungsmöglichkeiten für Velos geschaffen werden müssen.	Kenntnisnahme Begründung: Die Vertiefung der Veloparkierung ist grundsätzlich Gegenstand laufender Vereinbarungen zwischen Kanton Basel-Stadt und SBB.	keine
100	Weitere Bemerkungen und Anregun-	GRÜNE Basel-Stadt	Die Förderung der Biodiversität soll ebenfalls in die zukünftigen Planungen einfliessen.	Kenntnisnahme Begründung: Dies ist in den hierfür im	keine

Seite	Kapitel	Autor	Inhalt	Entscheid	Anpassung
	gen			Kanton verankerten Grundlagen bereits festgelegt.	