



Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt
Hochbau- und Planungsamt
Frau Adrienne Mattmüller
Rittergasse 4
4001 Basel

Ihre Ansprechperson:
Herr Elias Schäfer

Telefon direkt:
061 227 50 73

Telefax direkt:
061 227 50 51

E-Mail:
e.schaefer@gewerbe-basel.ch

Datum:
25. März 2010

Innenstadt – Qualität im Zentrum Vernehmlassung „Entwurf Ergebnisse aus der Mitwirkung“

Sehr geehrter Herr Schumacher, sehr geehrte Frau Mattmüller

Der Gewerbeverband Basel-Stadt bedankt sich für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zum „Entwurf Ergebnisse aus der Mitwirkung“ Stellung beziehen zu können. Gerne setzen wir Sie im Folgenden über unsere Überlegungen in Kenntnis.

Ausgangslage

Der Gewerbeverband Basel-Stadt beteiligte sich aus Überzeugung am Mitwirkungsverfahren „Innenstadt – Qualität im Zentrum“. Er ist der Ansicht, dass die Innenstadt eine breit abgestützte Entwicklungsperspektive braucht und begrüsst den Einbezug der Anspruchsgruppen in deren Ausarbeitung.

Leider machte er schon bald schwere Mängel beim Mitwirkungsprozess aus, die er in seinem Schreiben an Regierungsrat Hans-Peter Wessels vom 7. Oktober sowie im bei einem Treffen mit Ihnen am 19. November beanstandete. Der Gewerbeverband Basel-Stadt befürwortete daher die Massnahme, den Prozess zu verlängern und brachte sich aktiv in die Begleitgruppe ein.

Allerdings behoben weder die Verlängerung des Prozesses noch die Redaktion des „Entwurfes Ergebnisse aus der Mitwirkung“ durch die Begleitgruppe die Grundmängel des Mitwirkungsverfahrens „Innenstadt – Qualität im Zentrum“. Wir möchten deshalb der detaillierten Stellungnahme zum „Entwurf Ergebnisse aus der Mitwirkung“ im Anhang dieses Schreibens einige Grundsatzüberlegungen und unsere Forderungen hinsichtlich des weiteren Vorgehens vorausschicken.

Grundsätzliche Überlegungen und Forderungen

Für das Mitwirkungsverfahren „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ fehlten wichtige Entscheidungsgrundlagen, insbesondere die im Rahmen des Ratschlages vorgesehene und vom Grossen Rat genehmigte Nutzerstudie zur Innenstadt. Durch das Fehlen der entsprechenden Studie fanden die Anliegen der Innenstadtnutzer aus den Aussenquartieren, der Agglomeration

und der gesamten trinationalen Region keinen Eingang in das Mitwirkungsverfahren. Das dürfte ein sehr grosser Teil aller Innenstadtnutzer sein, sind doch gemäss älteren Umfragen bei Innentadtgeschäften beispielsweise bis zu 70 % der Kunden nicht in Basel-Stadt wohnhaft. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert deshalb, dass noch vor der weiteren Verwendung der Ergebnisse der Mitwirkung die ursprünglich geplante Nutzerstudie zur Innenstadt erstellt wird.

Weiter erwies sich der dem Mitwirkungsverfahren zu Grunde gelegte Perimeter Innenstadt als zu weitläufig und wenig differenziert. Er entspricht auch in keiner Weise dem im Allgemeinen als Innenstadt bezeichneten Gebiet. Dadurch entstanden im Mitwirkungsverfahren Missverständnisse und es ist unklar, welche Aussagen im „Entwurf Ergebnisse aus der Mitwirkung“ wirklich für den ganzen Perimeter gelten sollen. Eine Interpretation durch die Verwaltung bei der Erarbeitung des Leitbildes, welche Aussagen nun für welches Teilgebiet gelten soll, wäre willkürlich und nicht im Sinne des Mitwirkungsverfahrens. Der Gewerbeverband Basel-Stadt hat in seiner detaillierten Stellungnahme immer das allgemeine Verständnis von Innenstadt und nicht den überdimensionierten Projektperimeter zu Grunde gelegt und spricht an Stellen, wo diese Unterscheidung besonders wichtig ist von der ‚Kern-Innenstadt‘. Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert nun, dass die Ergebnisse der Mitwirkung in Zusammenarbeit mit allen Mitwirkenden drauf geprüft werden, ob sie hinsichtlich der ‚Kern-Innenstadt‘ oder des Projektperimeters Geltung haben.

Die Angliederung des Mitwirkungsverfahrens beim Bau- und Verkehrsdepartements erweckt zudem das Gefühl, dass das Thema Innenstadtentwicklung sehr raum- und bauplanerisch angegangen wird. Deswegen und um den Verdacht zu entschärfen, mit dem Mitwirkungsverfahren soll eine vorgefertigte raumplanerische Agenda legitimiert werden, fordert der Gewerbeverband Basel-Stadt, dass die Fortführung und Auswertung des Mitwirkungsverfahrens beim Präsidialdepartement angesiedelt wird, das mit seiner Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung eine ganzheitlichere Betrachtung garantieren kann.

Schliesslich hält der Gewerbeverband fest, dass das Mitwirkungsverfahren „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ die Verwaltung nicht von der Pflicht entbindet bei allen daraus folgenden Planungsschritten die Mitwirkung der betroffenen Quartiere gemäss Artikel 55 der Kantonsverfassung zu ermöglichen.

Wir danken Ihnen im Interesse des Standortes Basel-Stadt für die Berücksichtigung unserer Anliegen, Anregungen und Anmerkungen bei der weiteren Verwendung der Ergebnisse aus dem Mitwirkungsverfahren „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.

Freundliche Grüsse

Gewerbeverband Basel-Stadt

Peter Malama
Direktor

Elias Schäfer
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Bereich Politik

Beilage: - Ausführliche Stellungnahme zum Entwurf Ergebnisse aus der Mitwirkung

Stellungnahme zum „Entwurf Ergebnisse aus der Mitwirkung“

1. Wunschbild der Basler Innenstadt 2020+ (Seiten 1-3)

Der Gewerbeverband Basel-Stadt empfiehlt diesen **Abschnitt** gemäss dem Antrag der Begleitgruppe zu **streichen**. In seiner jetzigen Formulierung ist der Abschnitt beliebig und nichtssagend. Zudem enthält jeder Unterabschnitt Aussagen, die in ihrer Beliebigkeit potentielle Auslegungskonflikte bergen und somit dem Ziel der Feststellung eines Minimalkonsenses zur künftigen Entwicklung der Basler (Kern-)Innenstadt entgegen wirken.

Sollte der Abschnitt nicht gestrichen werden, bittet der Gewerbeverband Basel-Stadt um folgende **Anpassungen**, da er **ansonsten** einen **Konsens** hinsichtlich des Inhalts **nicht** als **gegeben** erachtet:

- **Zentrumsfunktion, Image (S.1):** Den Satz „Die Menschen pflegen eine kultivierte Lebensart, die Offenheit, Toleranz und Menschlichkeit ins Zentrum Stellt.“ **streichen**. Die Beeinflussung des menschlichen Verhaltens und ihrer Lebensart kann nicht Aufgabe der Innenstadtentwicklung sein.
- **Nutzungsvielfalt, Angebotsstruktur (S.1):** Den Zusatz „dank verkehrsfreier Fussgängerzonen“ **streichen**. Dieser Zusatz benennt ein mögliches Mittel zur Steigerung der Attraktivität der Hauptgeschäftsstrassen. Da dieses Kapitel aber Ziele bzw. Wunschbilder benennt, ist eine exklusive Nennung eines einzelnen Mittels fehl am Platz.
- **Nutzungsvielfalt, Angebotsstruktur (S.1):** Den Zusatz „vor allem präsent auf Kleinbasler Seite“ **streichen**. Der Zusatz engt die Perspektive unnötigerweise ein. Gastronomie, Detailhandel und Kultur sind beidseits des Rheines erwünscht.
- **Für alle Nutzerinnen und Nutzer, Sicherheit und Sauberkeit (S.1):** Die Sätze „Das generell respektvolle Miteinander trägt zur hohen Basler Lebensqualität bei. Der Stadtraum ist entsprechend der Bedürfnisse aller Nutzergruppen ausgestaltet.“ **streichen**. Der Umgang der Menschen untereinander kann nicht durch die Innenstadtentwicklung beeinflusst werden und eine Gestaltung des Stadtraumes nach den Bedürfnissen aller Nutzergruppen ist nicht möglich, da die verschiedenen Nutzungen nicht komplementär sind.
- **Attraktive öffentliche Räume, Erlebnisempfinden (S.1):** Den Satz „Veranstaltungen finden am passenden Ort statt – so wird z.B. Trendiges am modernen Messeplatz, Historisch-romantisches am Münsterplatz und Quirliges am Barfüsserplatz geboten.“ **streichen**. Dass Veranstaltungen an passenden Orten stattfinden ist logisch, wobei „passend“ von unterschiedlichsten Parametern bestimmt wird, weshalb die Formulierung ungenau und somit nichtssagend ist. Die klischierte Benennung von bestimmten Orten präjudiziert die Bespielung der Innenstadt unnötig.
- **Nutzungsverträglichkeit (S.2):** Den Abschnitt in „Innenstadtwohnen“ **umbenennen**. Er befasst sich nur mit der Nutzungsverträglichkeit des Wohnens. Den Satz „Die innerstädtische Wohnqualität ist verbessert worden, sodass die Zahl der Innenstadtbewohnerinnen und – bewohnern stabil geblieben ist.“ **streichen**. Bei der Innenstadtentwicklung sollte eine allgemeine Qualitätssteigerung erreicht werden. Diese könnte unter Umständen auch eine Minderung der ohnehin äusserst subjektiv empfundenen Wohnqualität und eine Abnahme der Innenstadtbewohner bedingen. Den Zusatz „zumutbar“ **streichen**. Die zulässigen Emissionen von Veranstaltungen, sind per definitionem zumutbar. Ansonsten müssten sie auf dem ordentlichen Weg geändert werden. Zumutbar hingegen ist subjektiv und führte als zweite Kategorie neben dem Zulässigen zu einer Rechtsunsicherheit.

- **Grün- und Erholungsflächen, Aufenthaltsqualität (S.2):** Den Satz „Gepflegte Parkanlagen und Grünflächen verschiedener Grösse dienen als grüne Oasen der Ruhe und Erholung.“ **streichen**. Innerhalb der Innenstadt und ihrer äusserst kompakten Stadtlandschaft bietet sich kein Platz für zusätzliche Parkanlagen und Grünflächen. Im Sinne einer Gebietsprofilierung und der Vermeidung zusätzlicher Nutzungskonflikte sollten in der Kern-Innenstadt neben dem Rhein keine weiteren Grünflächen geschaffen werden.
- **Profilierung Teilgebiete (S.2):** Den Abschnitt **streichen**. Nutzungsgebiete differenzieren sich bei Bedarf von alleine und bedürfen keines „behutsamen Gestaltungsprozesses“. Lebensfreude, Beschaulichkeit oder Geschäftigkeit können nicht an einen Ort gebunden werden, auch nicht durch die Verwaltung.
- **Erreichbarkeit, Zugang, Veloförderung (S.2):** Den Abschnitt **umbenennen** in „Erreichbarkeit, Zugang“. Die grundsätzliche Veloförderung ist nicht Aufgabe der Innenstadtentwicklung sondern muss im Rahmen der ordentlichen Verkehrspolitik diskutiert werden. Den Satz „Für Autofahrerinnen und Autofahrer gibt es in fussläufiger Entfernung am Rand der Kern-Innenstadt Parkings“ durch die markierte Präzisierung **ergänzen**. Diese Präzisierung macht deutlich, dass Parkings in unmittelbarer Nähe der Erlebnis- und Einkaufszonen Innenstadt nötig sind.
- **Fussgängerfreundlichkeit, Verträglichkeit der Verkehrsarten, Nachhaltige Mobilität (S.2):** Den Abschnitt **umbenennen** in „Fussgängerfreundlichkeit“. Zur Verträglichkeit der Verkehrsarten und über nachhaltige Mobilität sagt der Abschnitt nichts aus. Im Satz „Die Fussgängerzonen und —achsen sind grundsätzlich verkehrsfrei.“ den markierten Abschnitt **streichen** und nachfolgend den Satz **ergänzen** „Die Fussgängerachsen sind fussgängerfreundlich.“ Es bedarf der Differenzierung zwischen verkehrsfreien Fussgängerzonen und fussgängerfreundlichen aber nicht verkehrsfreien Fussgängerachsen.
- **Vernetzung, Funktionen (S.3):** Den Satz „Mitwirkung und Mitgestaltung ist zur Daueraufgabe aller Beteiligten geworden“ **ändern** in „Mitwirkung und Mitgestaltung stehen den Beteiligten offen.“ Mitwirkung und Mitgestaltung sollen als Chance begriffen werden, dürfen aber nicht zur verpflichtenden Aufgabe werden. Den Satz „Auch wenn nie in allen Fragen Konsens bestehen kann, pflegen alle Beteiligten eine offene Gesprächskultur und streben nach partnerschaftlich erarbeiteten Kompromissen“ **ändern** in „Auch wenn nie in allen Fragen Konsens bestehen kann, pflegen alle Beteiligten eine offene Gesprächskultur und partnerschaftliche Zusammenarbeit“. Kompromisse erhöhen die Akzeptanz einer Massnahme, tragen aber nicht unbedingt zur Qualität bei. Deshalb sollte nicht der Kompromiss sondern eine offene und partnerschaftliche Zusammenarbeit die Grundlage für eine Qualitätssteigerung in der Innenstadt liefern.

1.1 Wunschbild Nutzung des Raumes im Jahr 2020+ (Seiten 4-6)

Die Erwartungen an die Innenstadtentwicklung des Gewerbeverbands Basel-Stadt stimmen weitgehend mit den Aussagen in diesem Abschnitt überein. Der Gewerbeverband Basel-Stadt stört sich aber an der präjudiziellen respektive klischierten Nennung bestimmter Orte und Nutzer und an der beliebigen und unfundierten Aufzählung von Nutzergruppen der Innenstadt. Bei den Nutzergruppen sind nicht hypothetische Idealbilder der Innenstadtnutzer zu zeichnen, sondern Fakten über Nutzer und Nicht-Nutzer der Innenstadt zu erheben, wie dies im Ratschlag der Regierung vorgesehen war.

Folgende Punkte im Abschnitt sind noch anzupassen, damit aus Sicht des Gewerbeverbandes Basel-Stadt von einem Konsens gesprochen werden kann:

- **Stärkung der Aufenthaltsqualität (S.4):** In den Sätzen „Hierzu zählen die stimmungsvollen Gassen, Strassen und Plätze wie der Münsterplatz mit der Pfalz oder das Rheinufer. Hingegen sind jene Orte mit früher geringer Aufenthaltsqualität wie z. B. die Heuwaage oder der Birsigparkplatz in ihrem Defizit erkannt und gezielt aufgewertete worden.“ die markierten Passagen **streichen**. Die Benennung einzelner Orte ist zufällig und kann ungewollt präjudizierend wirken. Eine Alternative würde eine abschliessende Aufzählung bieten, die in der Mitwirkung aber nicht besprochen wurde.
- **Für alle Nutzerinnen und Nutzer (S.5):** Den Satz „Der Jugendliche geht z. B. am Samstagabend in den Ausgang, der Rentner am Montagmorgen einkaufen“ **streichen**. Dieser Satz transportiert einzig stereotype Bilder über bestimmte Altersgruppen. Die Aufzählung 1.-7. der wichtigsten Nutzergruppen **streichen**. Solange keine Analyse und sachgemässe Priorisierung der Nutzergruppen vorgenommen wurde, ist diese Aufzählung beliebig, irreführend und unnötig.

1.2 Wunschbild Einkaufen und Gastronomie im Jahr 2020+ (Seiten 7-8)

Der Gewerbeverband Basel-Stadt freut sich, dass in diesem Abschnitt die Wertschätzung gegenüber einem vielfältigen Einkaufs- und Gastronomieangebot in der Innenstadt zum Ausdruck gebracht wird. Er ist allerdings irritiert, dass in diesem Abschnitt von der Begleitgruppe eine Streichung vorgenommen wurde, die eindeutig einem Einzelinteresse entspricht und den Bedürfnissen von Detailhandel und Gastronomie entgegen steht.

Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert folgende Änderung, damit er sich mit diesem Abschnitt einverstanden erklären kann:

- **Kombination Einkaufen und Erleben (S.7):** Den Satz „Die Kern-Innenstadt ist mit allen Verkehrsmitteln bequem zu erreichen“ **beibehalten** und mit der markierten Ergänzung **präzisieren**. Eine lebendige Innenstadt mit Zentrumsfunktionen und insbesondere die Innenstadtgeschäfte und- Gastronomie sind auf die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln angewiesen, auch im Hinblick auf den demographischen Wandel und die vorhersehbare Zunahme von betagter Kundschaft, für die der öffentliche Verkehr oder das Velo keine Alternativen darstellen. Im Satz „Der Aufenthalt im Zentrum ist durch attraktive Fussgängerbereiche auch am Abend und während der Nacht angenehm, frei von Störungen und Gefahren und attraktiv für Familien mit Kindern“ die markierten Passagen **streichen**. Fussgängerbereiche sind nur eines unter zahlreichen Mittel, um die benannten Ziele zu erreichen. Die exklusive Nennung eines einzelnen Mittels im Zuge einer Zieldefinition ist fehl am Platz. Die Innenstadtentwicklung kann zudem nicht zum Ziel haben, den nächtlichen Aufenthalt von Familien mit Kindern explizit zu fördern.
- **Belebung in der Nacht (S.8):** Den Satz „Vorwiegend durch Wohnen genutzte Teile der Innenstadt müssen von dieser Entwicklung ausgespart bleiben.“ **streichen**. Die Lenkung der Nachtnutzung und ihrer Externalitäten ist schwierig. Das komplette Aussparen bestimmter Innenstadtgebiete ist aufgrund der Kleinräumigkeit nicht umsetzbar und deutet zudem auf die Absicht, in der Innenstadt eigentliche Wohninseln zu schaffen, was abzulehnen ist.

1.3 Wunschbild Mobilität im Jahr 2020+ (Seite 9)

Dieser **Abschnitt** beinhaltet viele Punkte, die nicht den Wünschen des Gewerbeverbandes Basel-Stadt und vielen weiteren am Mitwirkungsprozess beteiligten Organisationen entspricht. Der Gewerbeverband Basel-Stadt empfiehlt daher den Abschnitt zu **streichen**, da in entscheidenden Punkten **kein Konsens** besteht und der Abschnitt auch **erst nach den Mitwirkungsveranstaltungen von der Verwaltung hinzugefügt** wurde. Das Feld der Mobilität sollte dem politischen Prozess überlassen werden.

Sollte der Abschnitt nicht gestrichen werden, besteht der Gewerbeverband Basel-Stadt um folgende **Anpassungen**, da er **ansonsten** einen **Konsens** hinsichtlich des Inhalts **nicht als gegeben** erachtet:

- **Erreichbarkeit, Zugang (S.9):** Den Satz „Die **Kern-Innenstadt** ist 2020+ mit allen Verkehrsmitteln gut aus der Stadt und der Region zu erreichen.“ **beibehalten** und mit der markierten Ergänzung **präzisieren**. Eine lebendige Innenstadt mit Zentrumsfunktionen und insbesondere die Innenstadtgeschäfte und- Gastronomie sind auf die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln angewiesen, insbesondere im Hinblick auf den demographischen Wandel und die vorhersehbare Zunahme von betagter Kundschaft, für die der öffentliche Verkehr oder das Velo keine Alternativen darstellen. Den Satz „Einheitliche Sperrzeiten, ein transparentes Verfahren und eine konsequente Umsetzung und Kontrolle beschränken die Zufahrt des motorisierten Individualverkehrs in den Fussgängerzonen.“ mit der markierten Ergänzung **präzisieren**. Ohne diese Präzisierung wird die Zufahrt des motorisierten Individualverkehrs unverhältnismässig eingeschränkt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln ist aber ein sine qua non für deren Entwicklung. Den Satz „Die Anlieferung von Gütern, der Zugang für Anwohnerinnen und Anwohner, **eine zunehmende Anzahl ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** und von Mobilitätsbehinderte ist gewährleistet“. gemäss der Markierung **ergänzen**. Den Bedürfnissen älterer Generationen muss Aufmerksamkeit geschenkt werden. Den Satz „Am Rand der **Kern-Innenstadt**, in fussläufiger Entfernung, besteht ein ausreichendes Angebot an Parkings.“ **beibehalten** und mit der markierten Ergänzung **präzisieren**. Diese Beibehaltung und Präzisierung macht deutlich, dass Parkings in unmittelbarer Nähe der Erlebnis- und Einkaufszonen Innenstadt nötig sind. Eine Streichung widerspräche klar den Bedürfnissen von Detailhandel und Gastronomie. Den Satz „Die Allmend wird in geringem Masse für den ruhenden Verkehr, **sprich Autos, Velos, Anhänger und weiteres**, in Anspruch genommen.“ gemäss der Markierung **präzisieren**. Ohne die Präzisierung könnte der Ausdruck ‚ruhender Verkehr‘ einseitig ausgelegt werden.
- **Fussgängerfreundlichkeit (S.9):** Den Satz „**Fussgängerfreundliche** Fussgängerachsen verbinden die verschiedenen **verkehrsfreien** Fussgängerzonen miteinander.“ gemäss der Markierung **ergänzen**. Diese Ergänzung verdeutlicht den Unterschied zwischen einer fussgängerfreundlichen, aber nicht verkehrsfreien Fussgängerachse und einer verkehrsfreien Fussgängerzone.
- **Verträglichkeit der Verkehrsarten (S.9):** Den Satz „Die negativen Auswirkungen des Verkehrs, **ÖV, Velo, MIV**, wie Beeinträchtigung von Sicherheit, Luftqualität, **Lärm** sowie Bodenverbrauch, konnten vermindert werden.“ gemäss der Markierung **ergänzen**. Mit dieser Formulierung wird den negativen Auswirkungen jeglichen Verkehrs gleichermassen Rechnung getragen.

2. Ziele (Seiten 10-12)

Die Formulierung von konkreten Zielen wird grundsätzlich positiv bewertet. Dadurch wird die Beliebigkeit der Wunschbilder auf konkrete Sachverhalte heruntergebrochen und ein Output der Mitwirkung geschaffen der operabilisierbar wäre. Gleichwohl sind die Ziele meist noch zu allgemein gehalten, um diesen Anspruch zu erfüllen.

2.1 Ziele Nutzung des Raumes (Seite 10)

Folgende Anpassungen sind nötig, damit sich der Gewerbeverband Basel-Stadt mit diesen Zielen einverstanden erklären kann:

- **Attraktive Räume:** Beim Ziel „Hohe Sicherheit in öffentlichen Räumen, z. B. für Kinder“ den markierten Zusatz **streichen**. Hohe Sicherheit ist allgemein verständlich und bedarf keiner Spezifizierung, die impliziert, dass die Innenstadt vorrangig ausserordentlich kinderfreundlich zu sein hat. Beim Ziel „Hohe Wohnqualität, unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Lage in der Innenstadt“ den markierten Zusatz **ergänzen**. Somit wird deutlich gemacht, dass für Innenstadtwohnen in gewissen Bereichen nicht die gleichen Qualitätsmassstäbe wie andersorts angelegt werden können.
- **Nutzungsverträglichkeit:** Beim Ziel „Bespielung erfolgt ortsspezifisch unter Mitwirkung der Bevölkerung“ den markierten Zusatz **streichen**. Mit den Zielen ‚Verträglichkeit der unterschiedlichen Nutzungen‘ und ‚ortsspezifische Bespielung‘ wird den Anwohnern schon ausreichend Rechnung getragen.

2.2 Ziele Einkaufen und Gastronomie (Seite 11)

Folgende Anpassungen würden die Zielformulierung noch verbessern:

- **Angebotsstruktur:** Das Ziel „Guter Mix zwischen Brasserien, Bars, Restaurants“ **ändern** in „Guter Gastronomiemix mit allen Tages- und Nachtzeiten angemessenen Angeboten an Brasserien, Bars, Restaurants, Clubs, Cafés, Dancings und dergleichen“. Das Ziel wird somit expliziter formuliert.
- **Wirtschaftsförderung:** Das Ziel „Ermöglichen von flexiblen Ladenöffnungszeiten“ gemäss Markierung **ändern**. Die Flexibilisierung muss nicht geprüft, sondern ermöglicht werden, wenn sie gewünscht ist.

2.3 Ziele Mobilität (Seite 12)

Folgende Anpassungen sind Voraussetzung, dass der Gewerbeverband Basel-Stadt den Zielkatalog unterstützen kann:

- **Erreichbarkeit:** Das Ziel „Gute Erreichbarkeit der Kern-Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln für Menschen und Güter aus der Stadt und der Region“ **beibehalten** und wie markiert **ergänzen**. Eine lebendige Innenstadt mit Zentrumsfunktionen und insbesondere die Innenstadtgeschäfte und- Gastronomie sind auf die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln angewiesen, auch im Hinblick auf den demographischen Wandel und die vorhersehbare Zunahme von betagter Kundschaft, für die der öffentliche Verkehr oder das Velo keine Alternativen darstellen.
- **Fussgängerfreundlichkeit:** Das Ziel „Entlastung vom MIV“ **ändern** in „Entlastung der Kern-Innenstadt vom individual Verkehr, durch den Bau von Velo- und Autoparkings am Rande der Kern-Innenstadt“. Mit dieser Formulierung wird dem Ziel der Reduktion aller negativer Externalitäten jeglichen Individualverkehrs Rechnung getragen. Das Ziel „Entlastung des verkehrsintensiven Korridors Claraplatz-Schiffplände-Barfüsserplatz vom ÖV bei Beibehaltung der Erreichbarkeit“ **verdeutlichen**. Damit sollte das Ziel nicht falsch interpretiert werden.

- **Veloförderung:** Das Ziel „Schaffung von genügend Veloparkplätzen auf privatem Grund und am Rande der Fussgängerzonen“ mittels der markierten Ergänzung konkretisieren. Dadurch sollte der störende Velogebruch in den Fussgängerzonen und die Belegung von Allmend durch Velos reduziert werden.
- **Nachhaltige Mobilität:** Das Ziel „Förderung und Priorisierung der nachhaltigen Mobilität (ÖV, Velo- und Fussverkehr, schadstoffarme und energieeffiziente Motorfahrzeuge)“ gemäss der Markierung anpassen. Während eine Förderung der nachhaltigen Mobilität zu unterstützen ist, ist darüber eine hinausgehende Priorisierung nicht opportun. Wenn sich jemand trotz attraktiver Fördermassnahmen gegen nachhaltige Mobilität entscheidet, dann ist nicht angebracht ihn mit weiteren Mitteln zu drängen.
- **Verträglichkeit der Verkehrsarten:** Das Ziel „Schutz vor negativen Auswirkungen des Verkehrs (Sicherheit, Luftqualität, Bodenverbrauch, Lärm)“ gemäss der Markierung anpassen. Mit dieser Formulierung wird den negativen Auswirkungen jeglichen Verkehrs gleichermaßen Rechnung getragen.

3. Handlungsfelder (Seiten 13-30)

Der Gewerbeverband Basel-Stadt nimmt bei den Handlungsfeldern mehrheitlich nur Stellung zu den Punkten ‚Ideen für die Umsetzung‘ und ‚Weiterer Umgang mit dem Handlungsfeld, nächste Schritte‘, da er bei den Mitwirkungsverfahren nicht in allen Themengruppen vertreten war und somit die tatsächlich geführten Diskussionen nicht nachvollziehen kann und seine Position zu den Diskussionspunkten durch seine Beurteilung der Konkreten Ideen und Massnahmen deutlich wird. Sein Haltung zu den ‚Gewünschten Zuständen 2020+‘ wird durch die Stellungnahmen zu den Wunschbildern ersichtlich.

3.1 Handlungsfeld Verteilung und Intensität von Nutzungen (Seiten 13-14)

Der Gewerbeverband Basel-Stadt wünscht folgende Anpassungen, damit er sich mit den Ideen und Massnahmen einverstanden erklären kann:

- **Ideen für die Umsetzung (S.14):** Die Idee „Forderung nach Mitsprache, Mitwirkung von verschiedenen Interessenorganisationen bei der Ausgestaltung der städtischen Regulierungsinstrumente (Wohnanteilplan, Lärmempfindlichkeitsstufenplan, Boulevardplan, GASBI, Allmendgesetz und Allmendverordnung)“ gemäss den Markierungen anpassen. Eine Mitwirkung kann befürwortet werden, einen Mitsprache ist aber zu stark und würde den ordentlichen, demokratischen Entscheidungsprozess unterlaufen. Im Allmendgesetz und der Allmendverordnung können wichtige Grundsatzentscheide zur Nutzung des öffentlichen Raumes festgehalten werden. Die Idee „Ausbau des Nutzungsmanagement mit dem Ziel einer möglichst grossen Verträglichkeit der verschiedenen Nutzungen und neuen Möglichkeiten, die Innenstadt vom Nutzungsdruck zu entlasten wie die Bespielung bislang wenig belebter Orte“ gemäss der Markierung anpassen. Die explizite Benennung von bestimmten Orten präjudiziert die Bespielung der Innenstadt unnötig. Die Idee „Stärkung der Wohnqualität und Ausbau des Wohnraumes vor allem für Familien“ gemäss der Markierung anpassen. Die Innenstadtentwicklung soll sich nicht darauf fokussieren explizit Familien in der Innenstadt anzusiedeln.

3.2 Handlungsfeld Art der Nutzung und Gestaltung städtischer Räume (Seiten 15-16)

Hier fordert der Gewerbeverband Basel-Stadt, unter **Inhaltliche Diskussion (S.15)** im zweiten Abschnitt im ersten Satz den Begriff „Bevölkerung“ durch „Anwohnervertreter“ zu

ersetzen. Beim Mitwirkungsverfahren waren nicht die Bevölkerung sondern die Anwohnervertreter zugegen, die keineswegs die gesamte Bevölkerung repräsentieren.

3.3 Handlungsfeld Wasser als stadtgestalterisches Element (Seiten 17-18)

Der Gewerbeverband Basel-Stadt fordert dieses **Handlungsfeld** zu **streichen**. Da dieses Handlungsfeld bei den Mitwirkungsveranstaltungen nur auf geringes Interesse gestossen ist, wurden in dem Handlungsfeld auf Einzelprojekte abgestimmte partikular Interessen und Nutzenzusammenhänge formuliert. Da es sich das Handlungsfeld eigentlich nur mit zwei relativ konkreten Projekten auseinandersetzt fällt es auch aus dem Rahmen der konzeptionellen Betrachtungsebene der anderen Handlungsfelder.

3.4 Handlungsfeld Reglementierung (Seiten 19-20)

Folgende Anpassungen erachtet der Gewerbeverband für notwendig, um sich mit den Ideen und Massnahmen einverstanden zu erklären:

- **Ideen für die Umsetzung (S.19):** Die Idee „Regulierungen sollen je nach **gewachsenen** örtlichen Teilgebieten differenziert ausgestaltet werden können **ohne, dass damit in bestimmten Gebieten eine Gebührenerhöhung bzw. Überregulierung verbunden ist.** Beispielsweise können sich ...“ gemäss den Markierungen **anpassen**. Durch die Anpassung wird gewährleistet, dass diese Idee nicht kontraproduktiv umgesetzt wird. Die Idee **„Ermöglichung flexibler Ladenöffnungszeiten“ ergänzen**. Damit würde den Detailhändlern die Möglichkeit geboten bei Bedarf ihre Ladenöffnungszeiten zu flexibilisieren.
- **Weiterer Umgang mit dem Handlungsfeld, nächste Schritte (S.20):** Die Massnahme ~~„Definition und Erarbeitung von Grundlagen zur Bildung der örtlichen Teilgebiete“~~ **streichen**. Die aktive Bildung von örtlichen Teilgebieten durch die Verwaltung kommt einem planwirtschaftlichen Eingriff gleich. Teilgebiete differenzieren sich selbst und sind zugleich einem steten dynamischen Wandel unterworfen. Die Verwaltung sollte sich darauf konzentrieren positive Trends durch geeignete Rahmenbedingungen zu unterstützen.

3.5 Handlungsfeld Zielgruppenerweiterung (Seiten 21-22)

Folgende **Präzisierung** ist **unbedingt notwendig**:

- **Weiterer Umgang mit dem Handlungsfeld, nächste Schritte (S.22):** Die Massnahme **„Realisierung und Finanzierbarkeit der Nutzerstudie prüfen“ ändern** in **„Die Nutzerstudie zur Innenstadt durchführen“**. Da die Nutzerstudie schon unerlässliche Voraussetzung für den Mitwirkungsprozess gewesen wäre und im Ratschlag schon vorgesehen war, muss sie nun endlich durchgeführt werden, da ansonsten keine vernünftige Planung für die Innenstadt möglich ist.

3.6 Handlungsfeld Fussgänger (Seiten 23-24)

Bei diesem Handlungsfeld muss explizit erwähnt werden, dass ein klarer materieller Unterschied zwischen Fussgängerzonen und Fussgängerachsen besteht. Fussgängerzonen sind komplett verkehrsfreie Gebiete, in denen nur Anlieferungen erlaubt sind. Fussgängerachsen sind normale Verkehrsstrassen, die möglichst fussgängerfreundlich gestaltet werden. Folgende Ergänzungen sind Voraussetzung, damit der Gewerbeverband Basel-Stadt diesen Abschnitt als Kompromiss erachten kann:

- **Ideen für die Umsetzung (S.24):** Die Idee **„Zur Verminderung des Konflikts zwischen dem Fussgängerverkehr einerseits und dem Veloverkehr andererseits, dürfen Veloachsen nicht durch Fussgängerzonen führen“** ist inklusive der markierten

Änderung beizubehalten. Da Fussgängerzonen verkehrsfrei sind, dürfen in ihnen auch keine Velos verkehren. Die Idee „~~Die Umsetzung des Fussgänger-Y soll nicht durch die Diskussion über den Einbezug der mittleren Brücke in ein Fussgänger-Regime blockiert werden~~“ **streichen**. Da die Mittlere Brücke zentrales Bindeglied eines Fussgänger-Y wäre, darf die Umsetzung des Fussgänger-Y nicht vor der Klärung der Rolle der Mittleren Brücke begonnen werden. Ansonsten wird das Verkehrsregime auf der Mittleren Brücke durch die weitgehende Umsetzung des Fussgänger-Y präjudiziert.

3.7 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr (Seiten 25-26)

In diesem Handlungsfeld besteht kein Konsens. Die **Streichung** „am Stadtrand und“ bei der ‚Inhaltlichen Diskussion‘ im zweiten Abschnitt ist **aufzuheben**. Nur durch Park&Ride-Anlagen am Stadtrand und Parkings am Rande der Kern-Innenstadt kann die Zufahrt in die Stadt und in die Kern-Innenstadt begrenzt werden, ohne die Attraktivität der Stadt und Innenstadt massiv zu mindern. Bei den Massnahmen ist insbesondere folgende Anpassung notwendig:

- **Weiterer Umgang mit dem Handlungsfeld, nächste Schritte (S.26)**: Die Massnahme „Klärung der offenen Fragen betreffend Parking im Raum Aeschen:...” **streichen** und **ersetzen** durch „**Das Parking im Bereich Aeschen bauen**“. Die nötigen Abklärungen sind getroffen und die Projekte ausgearbeitet. Es gilt mit der Umsetzung eines der beiden spruchreifen Projekte zu starten.

3.8 Handlungsfeld Velo (Seiten 27-28)

Folgende Anpassungen sind aus Sicht des Gewerbeverbandes Basel-Stadt nötig:

- **Ideen zur Umsetzung (S.28)**: Die Idee „Es soll **das Bedürfniss für ein Angebot an Mietvelo für Pendlerinnen und Pendler, Touristen und Besuchende geprüft werden**“ gemäss den Markierungen **anpassen**. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass oft gar keine Nachfrage nach Mietvelos besteht. Die Idee „Zur Verminderung des Konflikts zwischen Velofahrerinnen und Velofahrern und Fussgängerinnen und Fussgängern soll **bei den Velofahrerinnen und Velofahrern eine Kultur der Rücksichtnahme gefördert werden**“ gemäss der Markierung **präzisieren**. Damit wird klar, dass bei Konflikten zwischen Velofahrern und Fussgängern, die Gefahr von ersteren ausgeht und die Fussgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer besonderer Rücksicht bedürfen.

3.9 Handlungsfeld öffentlicher Verkehr (Seiten 29-30)

Die in diesem Handlungsfeld genannten Ideen und Massnahmen werden vom Gewerbeverband Basel-Stadt nicht grundsätzlich beanstandet. Beim öffentlichen Verkehr ist aber die Kostenwahrheit zu beachten. Ein Bau von Tramlinien auf Strecken, die heute schon ausreichend mit Buslinien bedient werden, hat daher keine Priorität.