



► **an den Grossen Rat**

Regierungsratsbeschluss
vom 10. Dezember 2002

**Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten betreffend
Rückbau der Klybeckstrasse muss jetzt an die Hand genommen werden**

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 8. November 2000 nachstehenden Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

"Die Bauarbeiten an der Nordtangente schreiten voran. Bereits heute ist ein stattliches Teilstück in Betrieb, und Teile des Kleinbasels werden vom Verkehr entlastet. Es ist politischer Konsens, dass durch den Bau der Nordtangente weitere Kleinbasler Strassen entlastet und zurückgebaut werden sollen. Nur mit einem Rückbau der heutigen Strassen bringt die neue Hochleistungsstrasse den Kleinbasler Quartieren die erhoffte und versprochene Wohnqualität.

Dies gilt auch für die Klybeckstrasse - eine zentrale Achse im Kleinbasel, die vom Claraplatz nach Kleinhüningen führt. Sie ist insbesondere im Abschnitt zwischen Kaserne und Dreirosenbrücke eine lebendige Strasse mit vielen Läden, Restaurants und öffentlichen Räumen. Der heutige massive Verkehr gefährdet jedoch Fussgänger und Fussgängerinnen und verlärmst den Strassenraum, so dass die Begegnungsmöglichkeiten nur unbefriedigend genutzt werden können. Der Raum für Fussgänger ist äusserst begrenzt und die Ausgestaltung dieser Räume mangelhaft.

Damit der Rückbau der Klybeckstrasse nach der Eröffnung der Nordtangente sofort vollzogen werden kann, sollte jetzt mit der Projektierung begonnen werden. Die Kleinbaslerinnen und Kleinbasler wünschen sich für die Zukunft eine Klybeckstrasse, die zum Einkaufen, Flanieren und Verweilen einlädt und welche auch als attraktive Fussgänger-Veloachse sowie als sicherer Schulweg dient.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung darum zu prüfen und zu berichten, wie sich insbesondere folgende Anliegen umsetzen lassen:

- Wie kann der heutige Strassenraum verschmälert werden, ohne dass der verbleibende motorisierte Individualverkehr den Tramverkehr behindert?

- Wie können Ihrer Meinung nach, die Wohnqualität an der Klybeckstrasse gesteigert werden?
- Wie lassen sich mehr Fussgängerbereiche und Grünflächen schaffen?
- Wie kann die Strasse vom ruhenden Verkehr befreit werden?
- Wie kann ein Rückbau gestaltet werden, damit die Sicherheit für die Fussgänger und Schüler/innen erhöht wird?
- Könnten im Zuge einer Umgestaltung die Geschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h reduziert werden, um die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Lärmbelastung im Quartier zu mindern? "

Wir gestatten uns, wie folgt zu berichten:

Generelles

Wie die Anzugsteller richtig bemerken, schreiten die Bauarbeiten an der Nordtangente rasch voran. Die Auswirkungen auf die Kleinbasler Quartiere sind bereits heute spürbar. So zeigen die Verkehrsmengenzählungen zwischen 1998 und 2000, dass die Verkehrsbelastung spürbar abnahm. In der Klybeckstrasse hat sich der durchschnittliche tägliche Verkehr im genannten Zeitraum um rund 2'800 Fahrzeuge, von 11'300 auf 8'500 Fahrzeuge reduziert.

Die Klybeckstrasse ist eine bedeutende Achse im Kleinbasel. Deren zentrale Lage, die bestehenden Nutzungen und die gute Erschliessung durch motorisierten Individualverkehr und Öffentlichen Verkehr (ÖV) werden als Entwicklungspotentiale für die Aufwertung der angrenzenden Gebiete gewertet.

In Kenntnis dieser Potentiale hat die VCS-Sektion beider Basel 1997 ein Konzept für die Umgestaltung der Klybeckstrasse präsentiert. Das Baudepartement hat den Vorschlag des VCS geprüft und im Sinne einer Weiterentwicklung eigene gestalterische und städtebauliche Anforderungen in einem Gestaltungskonzept formuliert.

Basierend auf den Zielen dieses Konzepts hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Basler Verkehrsbetriebe, des Polizei- und Militärdepartements sowie des Baudepartements ein Aufwertungsprojekt für den Abschnitt Dreirosenanlage bis Sperrstrasse entwickelt. Dafür mussten die bestehenden Verkehrsflüsse analysiert werden. Die Analyse zeigt, dass die verkehrstechnische Ausbildung des Knotens Feldberg-/Klybeckstrasse eine zentrale Rolle in der Aufwertung der Klybeckstrasse hat. Die verkehrstechnische Bedeutung des Knotens begründet sich dadurch, dass die Feldbergstrasse als Zufahrtsstrasse zur Johanniterbrücke eine wichtige Funktion im gesamtstädtischen Verkehrsnetz einnimmt. Da sich an diesem Ort auch verschiedene ÖV-Verbindungen kreuzen, hat der Knoten auch eine hohe Bedeutung für den Öffentlichen Verkehr. Mittels Verkehrssimulation wurde eine Knotenlösung entwickelt, die dem zukünftigen Verkehrsaufkommen Rechnung trägt und eine Aufwertung der Klybeckstrasse ermöglicht.

Das Aufwertungsprojekt umfasst fünf Massnahmen:

- Verbreiterung der heutigen Trottoirs.
- Neuordnung und Konzentration der Auto- und Veloparkplätze.
- Einführung eines neuen Anlieferungsregimes für den Güterumschlag.
- Realisierung von Trottoirüberfahrten zu den angrenzenden Tempo 30-Zonen.
- Schaffung von Überholmöglichkeiten Tram-/Veloverkehr.

Um ebenerdige Einstiegskanten bei den ÖV-Haltestelle "Feldbergstrasse" und "Bläsiring" zu realisieren, wurden auch Gleisverschiebungen in Erwägung gezogen. Da die BVB-Gleise noch eine Lebensdauer von 30 Jahren aufweisen und ein Ersatz kostenintensiv ist, muss vorerst auf vorgezogene Haltekanten bei den Haltestellen verzichtet werden.

Neben dem Aufwertungsprojekt bestehen weitere Planungen und Projekte, die eine Aufwertung der Klybeckstrasse anstreben.

- Die Aufwertung der Klybeckstrasse ist in der Wohnumfeldaufwertung des "Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel" (APS) und in der "Integralen Aufwertung Kleinbasel" (IAK) formuliert.
- Die Dreirosenanlage wird basierend auf dem Wettbewerbsprojekt von 1997 umgestaltet. Mittels Grün- und Hartbelagflächen werden neue Aufenthalts- und Spielqualitäten für die Quartierbevölkerung entstehen. Das Aufwertungsprojekt Klybeckstrasse stellt sicher, dass attraktive und sichere Fusswege zu diesem bedeutenden Grünraum geschaffen werden.
- Die Christoph Merian Stiftung (CMS) plant in Zusammenarbeit mit den beiden Landeskirchen das Gebäude der Evangelisch-reformierten Kirchgemeinde (Klybeckstrasse Nr. 95) zu einem Begegnungszentrum Kleinbasel ("Union") umzubauen. Mit der vorgesehenen Trottoirverbreiterung kann für die hier stattfindenden Veranstaltungen eine attraktive Vorzone geschaffen werden.
- Zur Aufwertung und Begrünung der Klybeckstrasse wurden in den Gebäudenischen bereits Bäume gepflanzt, die im Leitbild "Bäume im öffentlichen Raum" vorgesehen sind.

Die Umsetzung der Massnahmen wird nun weiterbearbeitet und zu gegebenem Zeitpunkt vorgelegt.

Zu den Fragen

- "Wie kann der heutige Strassenraum verschmälert werden, ohne dass der verbleibende motorisierte Individualverkehr den Tramverkehr behindert?"

Das Aufwertungsprojekt im Abschnitt Dreirosenanlage bis Sperrstrasse zeigt, dass die Trottoirs an vielen Orten um rund 1.5 Meter verbreitert werden können. Dem mo-

torisierten Individualverkehr und den Trams stehen eine Fahrbahnbreite von 7.70 Meter zur Verfügung. Damit der Tramverkehr die Velofahrer/innen überholen kann, ist eine Fahrbahnaufteilung wie in der Falknerstrasse vorgesehen.

Für den massgebenden Knoten Feldbergstrasse/Klybeckstrasse wurde mittels Modellsimulation eine Knotenlösung gefunden, die einen störungsfreien Betrieb erlaubt und Verbesserungen für die Tramfahrgäste bewirkt.

- "Wie können Ihrer Meinung nach, die Wohnqualität an der Klybeckstrasse gesteigert werden?"

Die Wohnqualität wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Die Erfahrungen von anderen Umgestaltungen zeigen, dass mit der Verbreiterung der Trottoirbereiche die Wohn- und Lebensqualität wesentlich verbessert wird.

- "Wie lassen sich mehr Fussgängerbereiche und Grünflächen schaffen?"

Durch die Verbreiterung der Trottoirs werden mehr Fussgängerbereiche geschaffen. Für die Begrünung der Klybeckstrasse wird geprüft, ob in den zurückspringenden Gebäudefluchten und an den Knoten zu den Tempo 30-Zonen zusätzliche Grünflächen auf Allmend und privatem Grund geschaffen werden können.

- "Wie kann die Strasse vom ruhenden Verkehr befreit werden?"

Durch die Reduktion von Parkplätzen könnte die Klybeckstrasse vom ruhenden Verkehr befreit werden. Die Lage und die Anzahl der Parkplätze werden überprüft. Gemäss einem Entscheid der Regierungsrätlichen Kommission für Verkehrsplanung müssen bei einer Parkplatzreduktion Ersatzparkplätze geschaffen werden. Die Parkplätze könnten durch die Kompensation von Abstellplätzen in einem Parking reduziert werden. Diese Untersuchungen werden durchgeführt.

- „Wie kann ein Rückbau gestaltet werden, damit die Sicherheit für die Fussgänger und Schüler/innen erhöht wird?“

Die Fussgängersicherheit für Erwachsene und Kinder wird unter anderem durch die Verbreiterung der Trottoirs sowie durch die Schaffung von übersichtlichen Situationen (z.B. bei Übergängen) verbessert. Mit den im Aufwertungsprojekt geplanten Trottoirüberfahrten bei einmündenden Strassen erhalten die Fussgänger/innen das Vortrittsrecht gegenüber dem Individualverkehr. Durch die Neuordnung der Parkplätze verbessert sich die Übersichtlichkeit.

- "Könnten im Zuge einer Umgestaltung die Geschwindigkeiten auf 30 oder 40 km/h reduziert werden, um die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Lärmbelastung im Quartier zu mindern?"

Eine Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit wird später geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten stehen zu lassen.

Basel, 11. Dezember 2002

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES
Der Präsident

Dr. Carlo Conti

Der Staatsschreiber

Dr. Robert Heuss