

Ratschlag

betreffend

Aufwertung der Claramatte

Zonenänderung

Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe

Erweiterung und Aufwertung der Parkanlage Claramatte
(Baukredit)

Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur (Bau-
kredit)

vom 6. März 2004 / 040340 / BD

Inhaltsverzeichnis

1	Begehren	3
2	Begründung	3
2.1	Ausgangslage	3
2.2	Projekt Neugestaltung der Claramatte	3
2.3	Voraussetzungen für die Realisierung der Neugestaltung	4
2.4	Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur	5
2.5	Integrale Aufwertung Kleinbasel (IAK)	5
3	Nutzungsplanerische Massnahmen	6
3.1	Planungssperimeter, Parzellenverhältnisse	6
3.2	Zonenänderung	6
3.3	Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe	6
3.4	Auflage- und Einspracheverfahren	6
3.5	Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Interessenabwägung	8
4	Erweiterung und Aufwertung Parkanlage Claramatte	9
4.1	Zielsetzung	9
4.2	Projektbeschreibung	9
4.3	Gewinn für das Quartier	10
4.4	Kosten	10
5	Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur	11
5.1	Heutige Funktion der Strassen um die Claramatte	11
5.2	Ziele und wichtigste Massnahmen	12
5.3	Herleitung und Beschrieb der einzelnen Massnahmen	13
5.4	Gestalterische Abstimmung zwischen Park und Strassenraum	16
5.5	Auswirkungen auf die Umwelt	16
5.6	Koordination mit weiteren Vorhaben	17
5.7	Kosten	17
6	Kostenübersicht	18
7	Anträge	18

1 Begehren

Wir beantragen dem Grossen Rat für den Bereich der Claramatte im Geviert Claragraben, Drahtzugstrasse, Hammerstrasse, Klingentalstrasse folgende nutzungsplanerischen Massnahmen zu beschliessen:

- die Festsetzung einer Zonenänderung,
- die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe.

Wir beantragen weiter die Bewilligung folgender Kredite:

- Claramatte, Baukredit von CHF 410'000.- für die Erweiterung der Parkanlage an der Klingental- und Drahtzugstrasse zu Lasten des Fonds «Mehrwertabgaben», Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung».
- Klingental- und Drahtzugstrasse, Baukredit von CHF 1'700'000.- für die Anpassung der Infrastruktur im Bereich der Claramatte zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung».

Die Vorhaben wurden mit Beschluss (RRB Nr. 03/31/34) des Regierungsrates vom 2. September 2003 ins Investitionsprogramm aufgenommen und im Budget des Baudepartementes eingestellt.

2 Begründung

2.1 Ausgangslage

Die Claramatte ist eine bedeutende öffentliche Grünanlage im dicht überbauten Kleinbasel. Der Zustand der Anlage ist in hohem Masse unbefriedigend: Übernutzung, unzweckmässige Flächenbepflanzung und ein für die unterschiedlichen Nutzergruppen nicht mehr zeitgemässes Nutzungsangebot mindern die Attraktivität und das Potenzial der Anlage. Der Verkehr erschwert die Zugänglichkeit zur Anlage und die Verknüpfung mit den anliegenden Wohnbereichen ist ebenfalls unbefriedigend.

Eine wichtige Grundlage für die Aufwertung der Claramatte wurde innerhalb des Bürgerbeteiligungsprozesses "Werkstadt Basel" im Jahr 2000 geschaffen. Dort einigten sich Vertreter der Verkehrsverbände (TCS, ACS, VCS) und der IG Velo sowie des Quartiers innerhalb der gesamtstädtischen Konsens-Konferenzen "Parkieren" und "Oberes Kleinbasel" darauf, dass unterirdische Quartierparkings geschaffen werden sollen, um oberirdisch Platz für Wohnumfeldaufwertungen zu Gunsten der Anwohnenden zu ermöglichen.

2.2 Projekt Neugestaltung der Claramatte

Die Zielvorgaben der Christoph Merian Stiftung (CMS) widmen sich unter anderem der Förderung der Lebensqualität der Stadt Basel. Aus diesem Grund hat sich die CMS entschieden, die Planung und Umgestaltung der bestehenden Claramatte als quartieraufwertende Massnahme zu finanzieren. So soll dieser

Grünanlage zu einer neuen, in sich stimmigen sowie den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht werdenden Gestaltung verholfen werden. Dabei kann die Anlage zu Lasten der heutigen Parkplätze an den Rändern vergrössert werden unter der Voraussetzung, dass Ersatz für diese wegfallenden Parkplätze in einem neu zu erstellenden, unterirdischen Parking geschaffen wird. Diese Erweiterung der Anlage wird durch den Kanton finanziert.

Mit diesen Vorgaben wurde im Sommer 2000 von der CMS ein Studienauftrag mit fünf eingeladenen Planerteams durchgeführt, um ein zeitgemässes Gestaltungs- und Nutzungskonzept zu erlangen. Dabei wurden auch Vertretungen aus dem Quartier einbezogen. Das Resultat dieses Wettbewerbs beinhaltet eine Verbreiterung der Claramatte entlang der Drahtzug- und der Klingentalstrasse um jeweils 4.50 m, was eine Vergrösserung der Grünanlage um ca. 1600 m² bewirkt. Während diese Erweiterung der Grünanlage mit Kosten von CHF 410'000.- zu Lasten des Mehrwertabgabefonds geht, wird die Neugestaltung der bestehenden Anlage durch die CMS finanziert.

2.3 Voraussetzungen für die Realisierung der Neugestaltung

2.3.1 Ersatz der heutigen, oberirdischen Parkplätze

Voraussetzung für die Realisierung des CMS-Projekts zugunsten der Kleinbasler Bevölkerung ist die Aufhebung von 154 Parkplätzen rund um die Claramatte. Aufgehoben werden 55 Parkplätze mit Parkuhren, 50 blaue und 49 weisse öffentliche Parkfelder. Als Kompensation für den Verlust dieser Parkplätze entsteht zur Zeit auf dem Areal der ehemaligen Bandfabrik Vischer ein unterirdisches Parkhaus (öffentlich und Quartierparking) mit 285 Auto-Abstellplätzen, welches von privaten Investoren gebaut und betrieben wird.

Ohne Allmend zu beanspruchen, kommt diese Autoeinstellhalle unter der gemäss Bebauungsplan Nr. 90 vom 16. Januar 1964 als Grünzone ausgeschiedenen, privaten Freifläche des Vischer-Areals zu liegen. Das neue Parking bietet 285 Abstellplätze für Personenwagen, wovon rund ein Drittel den umliegenden Anwohnenden als Quartierparking dienen soll. Stadträumlich tritt das Parking nur über eine Zufahrtsrampe und einen Zugangspavillon an der Klingentalstrasse (auf privatem Areal) in Erscheinung.

Ermöglicht wurde die Umsetzung dieses Projektes durch die Bereitschaft der Vischer + Co. Liegenschaften AG, das Land mit einem Baurechtsvertrag auf 60 Jahre mit Verlängerungsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Bauherrin ist die Finanz- und Baugesellschaft zum Greifen AG. Die Kosten für den Bau des Parkings belaufen sich auf etwa 8,5 Mio. Franken. Der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich finanziell in keiner Weise an diesem Vorhaben. Das Baugesuch wurde am 8. April 2003 eingegeben und am 16. Juli 2003 bewilligt. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen und die Eröffnung des Parkings ist für Ende Juli 2004 vorgesehen.

Der positive Parkplatz-Saldo von 131 Auto-Abstellplätzen (285 neue Parkplätze im Parking gegenüber Kompensation von 154 bestehenden Parkplätzen), der

dank des neuen Parkings Claramatte entsteht, dürfte dazu beitragen, die Parkplatzsituation in diesem Gebiet zu entspannen.

2.3.2 Zonenänderung

Die erwähnte Vergrösserung der bereits heute in der Grünzone liegenden Claramatte um ca. 1600 m² bedingt eine Anpassung des Zonenplans. So werden die bisher von Parkplätzen belegten Randbereiche der Grünanlage entlang der Drahtzug- und Klingentalstrasse neu ebenfalls der Grünzone zugewiesen.

2.4 **Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur**

Die Umgestaltung und Verbreiterung der Claramatte, die Kompensation von Parkplätzen und die Anbindung des neuen unterirdischen Parkings auf dem Vischer-Areal an das Verkehrsnetz erfordern Anpassungen des Verkehrsregimes und bauliche Massnahmen an der Strasseninfrastruktur rund um die Claramatte. Die Klingentalstrasse soll entlang der Claramatte im Gegenverkehr betrieben und wie die Drahtzugstrasse auch der Tempo 30-Zone zugeordnet werden. Die neue Fahrbahnbreite in der Klingentalstrasse wird mit 5.60 m projektiert und den Zugängen zur Claramatte wird mit Fahrbahnanhebungen spezielle Beachtung geschenkt. Die Klingentalstrasse soll auch im Abschnitt Hammerstrasse bis Riehenring für den Gegenverkehr geöffnet werden; damit kann der Parkhausverkehr so direkt wie möglich zum übergeordneten Strassennetz (Riehenring) geführt werden. Die Kosten für die Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur betragen CHF 1'700'000.-.

2.5 **Integrale Aufwertung Kleinbasel (IAK)**

Die Aufwertung der Claramatte, die Aufhebung der um sie angeordneten Parkplätze sowie der Bau des unterirdischen Parkhauses als miteinander verknüpfte Vorhaben stehen exemplarisch für die Anstrengungen der Integralen Aufwertung Kleinbasel (IAK). In einer Zusammenarbeit zwischen der Christoph Merian Stiftung, der Quartierbevölkerung und dem Baudepartement wurden zuerst die Anforderungen an eine optimierte Claramatte ermittelt. Die Umsetzung der daraus entstandenen Planung verbessert die mangelhafte Grünraumversorgung im Kleinbasel und stärkt zudem eine eigentliche Grünachse, die von den Langen Erlen über den Horburgpark, den Matthäuskirchplatz zur Claramatte und von hier weiter zur Theodorsgrabenanlage bis an den Rhein verläuft.

Die Aufwertung des Quartiers fördert nicht zuletzt auch den Wohnungsbau vor Ort. Denn ebenfalls auf dem Vischer-Areal ist an Stelle der heutigen Mobitarehalle ein grösserer Wohnungsbau in Planung. Dieser letzte Baustein aus dem Überbauungsplan von 1963 soll rund 40 loftartige Grosswohnungen aufnehmen und liegt mitten in einer privaten Parkanlage. Zusammen mit der neugestalteten Claramatte wird dadurch eine grosszügige Grünfläche geschaffen und es entsteht eine einmalige Wohnlage mitten im Kleinbasel.

Die im IAK angestrebte Interdisziplinarität und Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Privaten wird hiermit in anschaulicher Weise erreicht: Grünraum-

planung, Parkraummanagement und Wohnungsbau ergänzen sich, tragen bei zur Behebung struktureller Defizite und schaffen neue Qualitäten rund um die Claramatte.

3 Nutzungsplanerische Massnahmen

3.1 Planungsperimeter, Parzellenverhältnisse

Innerhalb des Planungsperimeters zur Aufwertung der Claramatte befinden sich neben der eigentlichen Claramatte (Strassenparzelle VII 9092, Fläche: 9'895 m²) mit der Liegenschaft Parzelle VII 2404 (Kindergarten mit Wohnung und Transformatorenstation, Fläche: 745 m²) auch die umliegenden Verkehrsräume (Strassenparzellen VII 9090, 9091, 9093, 9094, Gesamtfläche: 9'437 m²) sowie Teile privater Liegenschaften entlang der Drahtzug- und der Klingentalstrasse. Die Massnahmen zur Aufwertung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur finden jedoch nur auf den genannten, sich im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel-Stadt befindenden Parzellen statt.

3.2 Zonenänderung

Entsprechend den Anforderungen und Zielsetzungen für die Umgestaltung der Claramatte wird die bestehende Grünzone entlang der Drahtzug- und Klingentalstrasse zwischen Claragraben und Hammerstrasse seitlich um jeweils 4.50 m erweitert. Die Fläche dieser Grünzone wird damit um ca. 1'600 m² vergrössert.

3.3 Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe

Mit der Zonenerweiterung gemäss vorliegendem Ratschlag muss auch die Empfindlichkeitsstufe im erweiterten Perimeter festgesetzt werden, zumal die Einfärbung der Allmend im Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Stadt Basel nur darstellenden Charakter hat. Die Einstufung in ES III erfolgt in Anlehnung an die grossräumig dieser Stufe zugewiesene Kleinbasler Innerstadt. Deren hohe Durchmischung mit gewerblichen Nutzungen machen diese Einstufung auch für die Claramatte sinnvoll und nötig.

3.4 Auflage- und Einspracheverfahren

Vom 28. April bis zum 27. Mai 2003 wurden die Entwürfe der neuen Nutzungsordnung (Zonenplan, Lärmempfindlichkeitsstufenplan) im Hochbau- und Planungsamt öffentlich aufgelegt. Die Pläne konnten während dieser Zeit ebenfalls im Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel eingesehen werden. Verbindlicher Gegenstand der Planaufgabe bildeten die Zonenänderungspläne sowie der Plan für die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe. Lediglich orientierenden Charakter hatte der Entwurf eines Nutzungsplanes "Erschliessung" zur Darstellung der künftig geplanten Infrastrukturanpassungen, ebenso ein Bericht der Beurteilungskommission zum Wettbewerb "Aufwertung der Claramatte" einschliesslich eines Planes des Siegerprojektes vom September 2000, weiter eine Par-

kingstudie der Firma RAPP AG vom September 2001 sowie eine Projektinformationsbroschüre des unterirdischen Parkings der Koechlin Schmidt Architekten AG.

Im Rahmen dieses Auflage- und Einspracheverfahrens sind drei Einsprachen beim Baudepartement eingegangen. Sämtliche darin erhobenen Einwände behandeln verkehrstechnische und verkehrspolizeiliche Belange sowie Aspekte der Parkplatzsituation und beziehen sich in keiner Weise auf den Gegenstand der Planaufgabe, nämlich die Vergrösserung der Grünzone sowie die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe. Dieses Missverständnis wurde womöglich dadurch ausgelöst, dass im Inserat zur Planaufgabe nicht hinreichend klar festgehalten wurde, dass sich die Planaufgabe lediglich auf Zonenänderung und Lärmempfindlichkeitsstufenzuordnung beschränkte und der ebenfalls erwähnte Erschliessungsplan lediglich orientierenden Charakter hatte. Denn die Festsetzung des Erschliessungsplanes liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, sondern wird nach Durchführung einer separaten öffentlichen Planaufgabe vom Regierungsrat festgelegt. Voraussetzung dafür ist die Rechtskraft des grossrätlichen Zonenänderungsbeschlusses. Ebenfalls später wird die neue Gestaltung der Stadtstrassen und der Parkanlage in einem öffentlichen Auflageverfahren behandelt. Die Einsprechenden haben dann die Möglichkeit, ihre diesbezüglichen Einwände im Rahmen dieser Verfahren erneut vorzubringen. Aus diesem Grund kann auf die Einsprachen im vorliegenden Verfahren der Nutzungsplanung nicht eingetreten werden.

Parallel zur öffentlichen Planaufgabe der beabsichtigten Zonenänderung verfügte die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei mit der öffentlichen Bekanntgabe vom 26. April 2003 folgende verkehrspolizeilichen Anordnungen auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Parkings:

- Hammerstrasse, zwischen Drahtzugstrasse und Klingentalstrasse, auf Seite Claramatte: *Parkieren verboten*.
- Klingentalstrasse, zwischen Hammerstrasse und Claragraben, beide Strassenseiten: *Parkieren verboten*.
- Claragraben, zwischen Klingentalstrasse und Drahtzugstrasse, Seite Claramatte: *Parkieren verboten*.
- Drahtzugstrasse, zwischen Claragraben und Hammerstrasse, beide Strassenseiten: *Parkieren verboten*.

Gegen diese verkehrspolizeilichen Anordnungen betreffend die Aufhebung der Parkplätze ist Rekurs eingereicht worden. In Verhandlungen mit den Rekurrenten konnte folgender Kompromiss erreicht werden, der zum Rückzug des Rekurses führte:

In der Hammerstrasse werden auf der östlichen Seite entlang der Bebauung das bestehende Parkverbot aufgehoben und neu acht bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze angeordnet. In der Drahtzugstrasse werden auf der südlichen Seite entlang der Bebauung neben zwei Güterumschlagsfeldern zusätzlich acht bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze angeordnet. Damit bleiben rund um die

Claramatte von den heute bestehenden 71 Parkplätzen mit Parkuhren deren 16 bestehen und 55 werden aufgehoben.

Damit können die Parkplätze rund um die Claramatte in denjenigen Bereichen, wo die Grünzone vergrössert werden soll, definitiv aufgehoben werden. Die Neuordnung der insgesamt 16 bewirtschafteten Kurzzeitparkplätze wird aber nochmals mit einer verkehrspolizeilichen Anordnung publiziert, zusammen mit der Einführung des Gegenrichtungsverkehrs in der Klingentalstrasse.

3.5 Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Interessenabwägung

Gemäss § 93 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) sowie gemäss § 11 b) der Verordnung betreffend die Einführung des Raumplanungsgesetzes haben sich alle Planungen nach den Zielen und Planungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) zu richten. Dabei sind neben den Planungsgrundsätzen gemäss Art. 3 RPG insbesondere die Vorgaben gemäss Art. 2 und 3 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) massgebend.

Die Übereinstimmung der vorliegenden Planungsmassnahmen mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung wie auch mit den vorgegebenen Planungsgrundsätzen kann den vorstehenden Kapiteln entnommen werden. Zusammenfassend seien in der Folge die wichtigsten Aspekte nochmals aufgeführt:

- Die Umsetzung der beschriebenen Massnahmen verbessert die mangelhafte Grünraumversorgung im Kleinbasel und stärkt eine eigentliche Grünachse von den Langen Erlen über die Claramatte bis an den Rhein. Grünraumplanung, Parkraummanagement und Wohnungsbau ergänzen sich, tragen bei zur Behebung struktureller Defizite und schaffen neue Qualitäten für die Wohnsituation um die Claramatte, für das Quartier und das Kleinbasel.
- Die Zusammenarbeit zwischen der Christoph Merian Stiftung, der Quartierbevölkerung und dem Baudepartement stehen exemplarisch für die in der Integralen Aufwertung Kleinbasel (IAK) angestrebte Kooperation und Partizipation. Bereits im Vorfeld des von der CMS durchgeführten Studienauftrages fanden intensive Kontakte mit der Quartierbevölkerung, dem Verein Claramatte und dem Neutralen Quartierverein statt, in denen die Wünsche und Bedürfnisse des Quartiers an "ihre" Claramatte gesammelt wurden. Weitergeführt wurden diese Kontakte dann mit dem Einsitz von Quartiers- und Vereinsvertretern in der Wettbewerbsjury.
- Die formelle Mitwirkung der Bevölkerung wurde durch das öffentliche Planauflageverfahren sichergestellt, wobei die Pläne zusätzlich im Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel aufgelegt wurden.

4 Erweiterung und Aufwertung Parkanlage Claramatte

4.1 Zielsetzung

Bei der Suche nach Lösungsansätzen zur Aufwertung der Claramatte und ihrer Umgebung wurden im Wettbewerbsverfahren der CMS Zielsetzungen auf verschiedenen Ebenen verfolgt.

- Die Erscheinung und Gestaltung der Claramatte soll ein neues, in sich stimmiges, den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht werden- des Bild geben.
- Das Nutzungs- und Gestaltungskonzept soll so angelegt sein, dass die Claramatte ein Ort der Begegnung für unterschiedliche Nutzergruppen wird und als freundlicher Aufenthaltsort im Herzen des Kleinbasels eine erhöhte Akzeptanz findet.
- Neben den verschiedenen Nutzungen für den täglichen Gebrauch sollen auf der Claramatte auch unterschiedliche Quartieranlässe stattfinden können. Es soll eine für die verschiedenen Aktivitäten geeignete Infrastruktur bereitgestellt werden. Die Anlage soll den multifunktionalen und vielfältigen kulturellen Ansprüchen und Aktivitäten der Quartierbevölkerung dienen können.
- Die Claramatte soll als eine der wenigen "grünen Lungen" des Stadtteils gestärkt werden. Sowohl die grünplanerische als auch stadtoökologische Funktion der Anlage soll wieder ihren ursprünglichen Stellenwert erhalten.
- Der fließende und ruhende Individualverkehr in der heute zugelassenen Form ist einer der Problempunkte im Zusammenhang mit der Erreichbar- und Benutzbarkeit der Claramatte. Ziel ist eine weitere Beruhigung des fließenden Verkehrs und eine Neuorganisation der Parkierung in den angrenzenden Strassen, so dass in Zukunft vom motorisierten Verkehr weniger Gefährdungen und Störungen ausgehen werden. Der Parkplatz-Suchverkehr belastet das Umfeld der Claramatte extrem stark. Die Realisierung eines öffentlichen Parkings und eines Quartierparkings kann eine wichtige Rolle bei der Beruhigung der heutigen Verkehrssituation übernehmen.

4.2 Projektbeschreibung

Nachdem ein privater Investor die Realisierung des unterirdischen Parkhauses in Angriff nahm, konnte die Christoph Merian Stiftung das aus dem Wettbewerbsverfahren hervorgegangene Siegerprojekt des Landschaftsarchitekturbüros Raderschall, Meilen weiterverfolgen.

In Zusammenarbeit mit dem Baudepartement sowie den Vertretern des Quartiers wird momentan unter Federführung der CMS das Projekt "Parkanlage Claramatte" unter Einbezug oben erwähnter Zielsetzungen zu einem baureifen Projekt überarbeitet. Die Sanierung und Aufwertung der Claramatte kann unter Wahrung und Schonung des Baumbestandes durchgeführt werden. Neben Ruhe- und Aufenthaltsbereichen bilden die Kinderspielräume mit einem

Planschbecken einen Schwerpunkt der neuen Anlage. Eine grosse, offene Fläche ermöglicht vielfältige Aktivitäten für die Anwohnenden und das Quartier. Im Rahmen eines noch durchzuführenden öffentlichen Auflageverfahrens wird sichergestellt, dass das Konzept Claramatte unter Mitwirkung der Bevölkerung bewilligt werden kann.

Nach Inbetriebnahme des Parkings und Aufhebung der Parkplätze entlang der Klingentalstrasse und der Drahtzugstrasse können die Parkierungsflächen rückgebaut werden. Der Hartbelag des Trottoirs und der Parkplätze wird abgebrochen, ausgekoffert und humusiert. Für die Bäume entlang der Klingental- und Drahtzugstrasse werden Massnahmen zur Baumstandortverbesserung durchgeführt. Der Rückbau wird koordiniert mit den Massnahmen der Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur. Hierfür werden die für die neue Parkanlage notwendigen Werkleitungsanschlüsse an die Randzone der Parkanlage gelegt sowie die Kandelabermasten für die Strassenbeleuchtung neu an die projektierte Trottoirlinie positioniert.

4.3 Gewinn für das Quartier

Mit der Erweiterung der Grünzone und dem Rückbau der Parkplätze werden ca. 1'600 m² Fläche entsiegelt und der Parkanlage Claramatte zugeordnet. Dies ist eine deutliche Verbesserung für die Grünraumversorgung im Kleinbasel. Für die bestehenden Bäume wirkt sich diese Massnahme als Standortverbesserung aus und die Baumreihen können mit zwölf Baumneupflanzungen ergänzt werden. Bestehende Bäume werden, durch den Rückbau der Parkplätze, keine gefällt.

4.4 Kosten

Das Kreditbegehren für die Aufhebung der Parkplätze (Rückbau) zur Erweiterung der Parkanlage entlang der Klingental- und Drahtzugstrasse ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (Beschluss Nr. 03/31/34 des Regierungsrates vom 2. September 2003). Im Budget des Baudepartements (Investitionsbereich 1 «Strassen/Stadtgestaltung») ist unter der Position 6010.010.20203 der Betrag von CHF 410'000.- aus Mitteln des Fonds «Mehrwertabgaben» eingestellt. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen (Preisbasis April 2001 = 100, Preisänderungen gemäss Produktionskostenindex PKI):

• Strassenbauarbeiten für den Rückbau inkl. Versetzen der Beleuchtungsmasten	CHF 275'000.-
• Diverses und Unvorhergesehenes	CHF 55'000.-
• Projekt und Bauleitung	CHF 50'000.-
• Mehrwertsteuer 7,6% ca.	CHF 30'000.-
Total Rückbau Parkplätze	CHF 410'000.-

Nach Fertigstellung und Rückbau der Parkplätze beabsichtigt die Christoph

Merian Stiftung, die Neugestaltung und Aufwertung der erweiterten Parkanlage Claramatte mit einem Betrag von CHF 2'800'000.- zu finanzieren. Den definitiven Entscheid über diese Beteiligung wird die Stiftungskommission der CMS im Sommer 2004 fällen, wenn das öffentlich aufzulegende Neugestaltungsprojekt vorliegen wird. Da die Finanzierung zulasten CMS-Ertrag, Anteil Einwohnergemeinde, allgemeine Quote, erfolgen soll, muss anschliessend auch noch der Regierungsrat den Antrag der CMS genehmigen.

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung ist das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen aber noch nicht erreicht. Da der Nutzungsdruck von Anfang an sehr hoch sein wird, bedarf es in den ersten fünf Jahren eines zum ordentlichen Pflegeaufwand zusätzlichen Entwicklungsaufwandes. Dieser dient der Erzielung des funktionsfähigen Zustandes der Gesamtanlage. Nach Vorlage des definitiven Bauprojektes der Parkanlage Claramatte muss deshalb zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Strassen/Stadtgestaltung» ein Entwicklungsbeitrag für die Parkanlage in Höhe von CHF 400'000.- bis 500'000.- verteilt auf fünf Jahre nach der Fertigstellung, beantragt werden. Die Finanzierung erfolgt wiederum aus dem Fonds «Mehrwertabgaben». Da das definitive Bauprojekt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegt, können noch keine endgültigen Aussagen zur Höhe dieses Entwicklungsbeitrages gemacht werden.

5 Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur

5.1 Heutige Funktion der Strassen um die Claramatte

Im heutigen Zustand ist die Claramatte umgeben von Parkplätzen. Es herrscht ein striktes Einbahnregime (ohne Velogegeverkehr). Die Strassen längs des Parks - Klingentalstrasse, Drahtzugstrasse sowie Claramattweg - sind von der Tempo 30-Zone ausgenommen. Bei diesen Strassen handelt es sich um Quartierstrassen mit ausschliesslich Erschliessungsfunktion. Aufgrund der beidseitig angeordneten Parkplätzen in der Drahtzug- und Klingentalstrasse sind die Strassenräume heute sehr breit und entsprechen nicht dem Bild von siedlungsorientierten Quartierstrassen. In den übrigen Strassen im Quartier, mit Ausnahme des Claragraben und der Hammerstrasse, welche teilweise übergeordnete Sammel- und Durchleitungsfunktionen im Strassennetz Kleinbasels übernehmen, herrscht Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Die beiden grossen Hauptverkehrsachsen sind die Feldbergstrasse und der Riehenring. Die Hammerstrasse und der Claragraben bilden den Anschluss des Quartiers an das übergeordnete Strassennetz.

5.3 Herleitung und Beschrieb der einzelnen Massnahmen

5.3.1 Anpassung Verkehrsregime

Klingental- und Drahtzugstrasse, Abschnitt Claragraben bis Hammerstrasse

Für die beiden Strassen sind in einem ersten Schritt diverse Regimes geprüft worden:

- Gegenverkehr
- Einbahnverkehr mit Velogegenverkehr
- Begegnungszone in der Drahtzugstrasse
- Tempo 30/50

Die Prüfung und Beurteilung der Varianten hat aufgrund verschiedener Überlegungen zu folgenden Entschlüssen geführt:

- Aufgrund der Bedeutung der beiden Strassen und auch um quartierfremdem Durchgangsverkehr vorzubeugen, werden beide Strassen neu der Tempo 30-Zone zugeordnet.
- Die Klingentalstrasse wird neu im Gegenverkehr betrieben.

Einbahnregime erzeugen eine deutlich höhere Verkehrsleistung und somit auch höhere Belastungen für die Anwohnenden. Insbesondere durch die Verkehrsanziehung des Parkhauses würden ohne Zulassung von Gegenverkehr unnötige und unerwünschte Umwegfahrten generiert.

- In der Drahtzugstrasse wird der bestehende Einbahnverkehr beibehalten, da Gegenverkehr keine direkte Verbesserung der Parkhauserschliessung bewirkt. Velogegenverkehr soll neu zugelassen werden.
- Eine Begegnungszone in der Drahtzugstrasse wurde aus diversen Gründen nicht weiterverfolgt. Aufgrund der momentanen Erdgeschoss-Nutzungen ist keine zwingend notwendige Belebung einer solchen Zone zu erwarten. Zudem stehen im umgestalteten Parkbereich ausreichend Begegnungsflächen zur Verfügung.

Klingentalstrasse, Abschnitt Hammerstrasse bis Riehenring

Die Klingentalstrasse wird auch im Abschnitt Hammerstrasse bis Riehenring für Gegenverkehr geöffnet. Diese Anpassung bezweckt die möglichst umwegfreie Ableitung des Verkehrs vom neuen Parkhaus auf die leistungsfähigen Achsen des Strassennetzes. Die Zu- und Wegfahrt von Osten (Riehenring) kann so über die Klingentalstrasse erfolgen. Bei dieser Lösung sind nur markierungs- und signalisationstechnische Anpassungen notwendig; bauliche Eingriffe müssen keine vorgenommen werden.

Hammerstrasse bis Riehenring

In Abstimmung auf das Verkehrsregime Innerstadt und auf die gegenüber der Drahtzug- und Klingentalstrasse übergeordnete Bedeutung bleiben die Hammerstrasse und der Claragraben mit Tempo 50 befahrbar. Unabhängig von

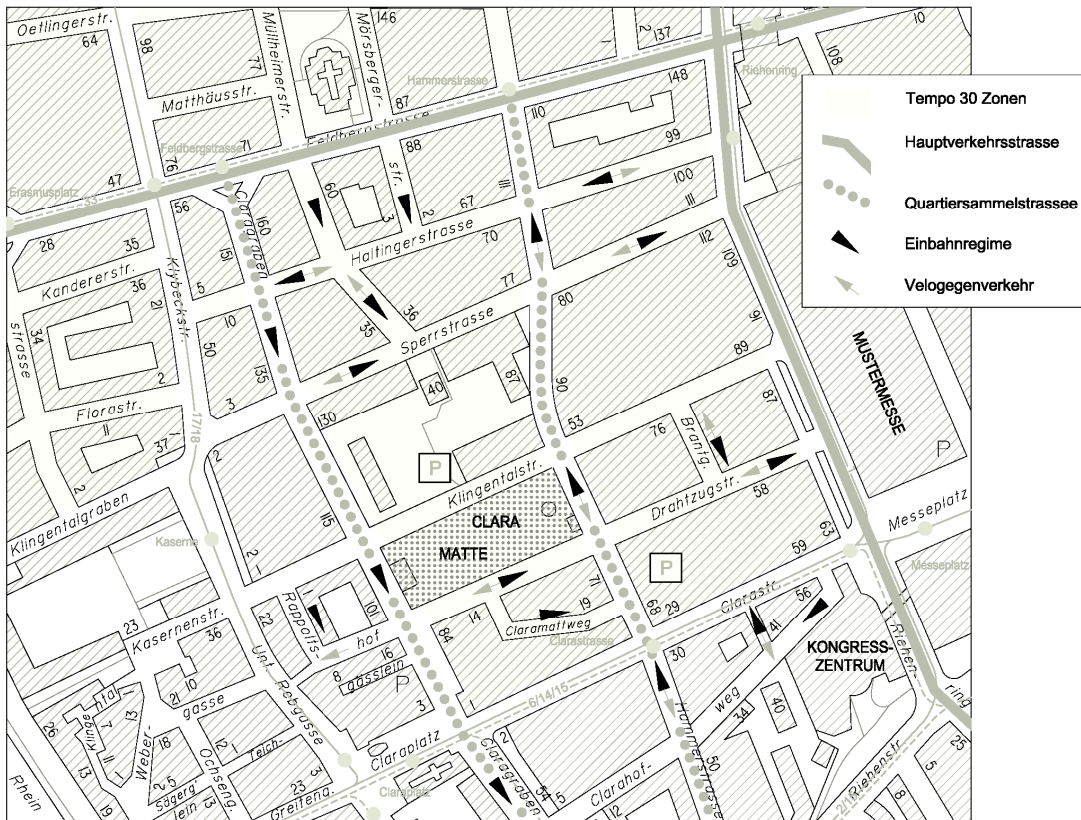
dieser Vorlage bearbeitet das Polizei- und Militärdepartement zur Zeit die Öffnung der Hammerstrasse für Velogegeverkehr. Die Regierungsrätliche Delegation Verkehr hat einer etappierten Umsetzung des Vorhabens zugestimmt. Die Realisierung im Bereich Claramatte soll koordiniert mit den geplanten Infrastrukturanpassungen vorgenommen werden.

Auf bauliche Anpassungen in der Hammerstrasse und im Claragraben wird verzichtet. Im Claragraben werden die Parkplätze entlang der Claramatte durch Velo-/Mofa- und Motorradabstellplätze ersetzt, in der Hammerstrasse werden die Parkfelder auf die Seite der Häuser verschoben und als gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze betrieben.

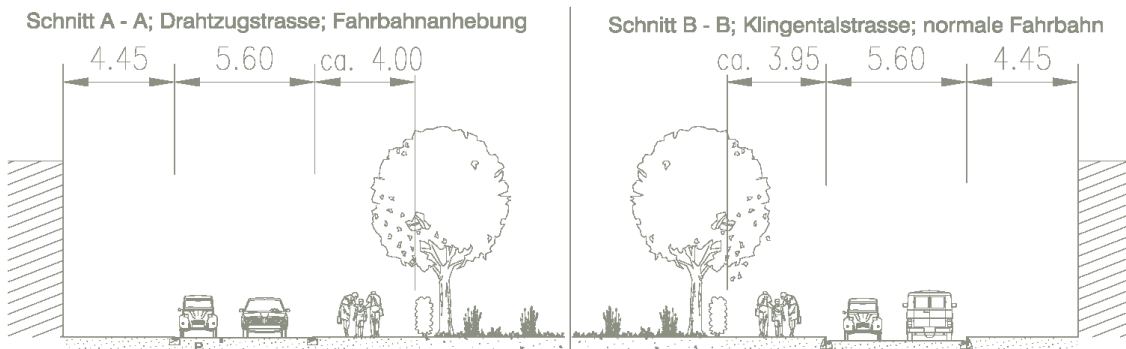
5.3.2 Neue Querschnittaufteilung in der Klingental- und Drahtzugstrasse

Die Klingental- und Drahtzugstrasse werden in Zukunft mit Tempo 30 befahren; der Freiraum für Fussgängerinnen und Fussgänger rund um den Park soll erhöht werden. Zur Verkehrsberuhigung wird daher eine geringere Strassenbreite vorgeschlagen. Der Querschnitt der beiden Strassen soll so gewählt werden, dass ein reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann, illegales Parkieren verhindert wird und dennoch grösstmögliche Flexibilität bezüglich verschiedenen Verkehrsregimes (Einbahn oder Gegenverkehr) erhalten bleibt. Als massgebender Begegnungsfall wird das Kreuzen zweier Lastwagen - allerdings bei verminderter Geschwindigkeit - betrachtet. Daraus ergibt sich eine erforderliche Fahrbahnbereite von 5.60 m. Beidseits der Fahrbahn verlaufen gegenüber heute verbreiterte Trottoirs.

Da die Drahtzugstrasse weiterhin als Einbahnstrasse betrieben wird, lässt die Strassenbereite von 5.60 m auf der südlichen Seite entlang der Bebauung das Anordnen von zwei Güterumschlagsfeldern und acht bewirtschafteten Kurzzeitparkplätzen zu.



neues Verkehrsregime



Regelquerschnitt Klingentalstrasse

5.3.3 Fahrbahnanhebungen als Zugänge zur Claramatte

Vor den Knoten zur Hammerstrasse und dem Claragraben werden die Fahrbahnen der Klingental- und der Drahtzugstrasse angehoben (Randstein 3cm) und somit der Zugang zum Park markiert und vereinfacht. Damit weist die neu gestaltete Claramatte in den Ecken jeweils breite Zugänge auf. Die Übergangsbereiche sind in Abstimmung auf die Gestaltung des Parks rund 30 m lang vorgesehen.

Im Laufe der Bearbeitung wurden drei Varianten für die Strassenübergänge in der Klingental- und Drahtzugstrasse betrachtet:

- Fussgängerstreifen
- Trottoirüberfahrten
- Anhebung der Fahrbahn (Randsteinhöhe rund +/- 3cm)

Sowohl aus rechtlichen wie auch aus Komfortgründen für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird empfohlen, diese Eckbereiche als Fahrbahnanhebungen auszubilden. Solche Bereiche markieren die Zuordnung der Verkehrsflächen, vermindern aber gleichzeitig die Trennwirkung merklich. Ausserdem sind die Elemente Fussgängerstreifen und Trottoirüberfahrt auf der vorliegenden Länge (rund 30 m) unüblich und nur schwer zu begründen.

5.4 Gestalterische Abstimmung zwischen Park und Strassenraum

Charakteristisches Merkmal des Siegerprojekts ist die optische Einbindung der Claramatte in die beiden angrenzenden Gevierte zwischen Claragraben und Hammerstrasse. Durchlaufende Trottoir-Schalensteine in den Mündungsbereichen der Drahtzug- und der Klingentalstrasse betonen diese Einbindung. Zugleich wird mit dieser Massnahme - wie auch mit den vorgesehenen Fahrbahnanhebungen - die Reduktion der Geschwindigkeit in der Drahtzug- und Klingentalstrasse gestalterisch unterstützt.

Ziel ist es, die Durchlässigkeit und die Querungen der Parkanlage zu verbessern. In den Eckbereichen sind dazu breit angelegte, einladende Zugänge vorgesehen. Die Fahrbahnanhebungen in der entsprechenden Länge vor diesen Eingangsbereichen sollen den zu Fuss Gehenden das Betreten des Parks erleichtern.

Der Wegfall der Parkplätze und die Verbreiterung der Trottoirs rund um die Claramatte bewirken visuell eine zusätzliche Erweiterung des Parks. Die Transparenz wird ohne die parkierten Fahrzeuge wesentlich verbessert und hat die beabsichtigte Erhöhung des Sicherheitsempfindens zur Folge.

Die zurückhaltende Materialisierung der Strassen- und Trottoiroberflächen, in Schwarzbelag mit einfachen Randsteinen, soll sich bewusst der Parkanlage unterordnen.

5.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Grundsätzlich verursachen die heutigen Parkplätze um die Claramatte bedeutend mehr Suchverkehr als eine gleiche Anzahl Auto-Abstellplätze in einem Parking. Mit der Schaffung von insgesamt 285 Abstellplätzen im neuen Parking auf dem Vischer Areal verbleibt ein Plus von 131 Parkplätzen gegenüber heute. Mit der Eröffnung des neuen Parkings ist deshalb mit geringem Mehrverkehr in den angrenzenden Strassen zu rechnen. Eine genaue Quantifizierung ist kaum möglich. Hingegen wird das Parkleitsystem verhindern, dass bei besetztem Parkhaus unnötiger Suchverkehr entsteht, was bei der heutigen Anordnung der

Parkplätze nicht möglich ist.

Gerade die geplanten Anpassungen am Verkehrsregime und an der Infrastruktur sorgen im Sinne von flankierenden Massnahmen zudem dafür, dass sich der Mehrverkehr in Schranken hält, das Parkhaus auf möglichst direkten Wegen erschlossen und das Geschwindigkeitsniveau gegenüber heute gesenkt werden kann.

5.6 Koordination mit weiteren Vorhaben

5.6.1 Werkleitungen

Koordiniert mit dem Strassenbau werden Elektrotrasse- und Kabelbauarbeiten und für Gas, Wasser, Fernwärme kleinere Leitungsanpassungen ausgeführt.

Im Parkhausneubau muss eine Sprinkleranlage eingebaut werden. Dies bedingt das Auswechseln der Wasserleitung in der Klingentalstrasse, da der Leitungsquerschnitt der bestehenden Leitung zu klein ist. Diese Leitungserneuerung erfolgt vor der Umgestaltung der Strassenanlage und vor Eröffnung des Parkhauses.

5.6.2 Erhaltungs- und Sanierungsmassnahmen

Die bestehenden Fahrbahnen der Klingentalstrasse wie auch der Drahtzugstrasse stammen aus den 50er Jahren. Sie wurden schon mehrere Male mit einer Oberflächenbehandlung saniert. Auch wenn die Umgestaltung nicht vorgenommen würde, müssten die Strassen mittelfristig erneuert werden.

5.7 Kosten

Die Investitionskosten (Preisbasis April 2001 = 100, Preisänderungen gemäss Produktionskostenindex PKI) für die Neugestaltung der Klingental- und Drahtzugstrasse im Rahmen des Projektes Claramatte sind im Investitionsprogramm 1, «Strassen / Stadtgestaltung» aufgenommen, im Budget des Baudepartementes unter der Position 6170.110.2.1048 eingestellt und betragen:

• Strassenbauarbeiten, Leitungsanpassungen zu Lasten Strasse	CHF1'250'000.-
• Diverses und Unvorhergesehenes	CHF 150'000.-
• Projekt und Bauleitung	CHF 180'000.-
• Mehrwertsteuer 7,6% ca.	CHF 120'000.-
Total Umgestaltung Klingental- und Drahtzugstrasse	CHF1'700'000.-

Zusätzlich fallen für Werkleitungssanierungen zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer folgende gebundene Ausgaben an:

• Industrielle Werke Basel (IWB)	CHF 860'000.-
----------------------------------	---------------

6 Kostenübersicht

Durch das Vorhaben "Aufwertung der Claramatte" werden sowohl Kosten ausgelöst, die vom Kanton getragen werden müssen, als auch solche, die private Investoren zu finanzieren gewillt sind.

- Vergrösserung der Parkanlage von CHF 410'000.- sowie Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur von CHF 1'700'000.- (Kanton, Gegenstand des Ratschlages)
Kosten: CHF 2'110'000.-
- Neugestaltung Claramatte (Christoph Merian Stiftung)
Kosten: ca. CHF 2'800'000.-
- Unterirdisches Parking (Finanz- und Baugesellschaft zum Greifen AG)
Kosten: ca. CHF 8'500'000.-
- Projekt Wohnungsbau (Vischer + Co. Liegenschaften AG)
Kosten: ca. CHF 15'000'000.-

Damit löst der Kanton mit seiner Investition von CHF 2,11 Mio. weitere private Investitionen in der Grössenordnung von rund CHF 11,3 Mio. aus und unterstützt mit den daraus resultierenden Umfeldaufwertungen weitere private Investitionen in Wohnungsbau in der Grössenordnung von CHF 15 Mio.

7 Anträge

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlagsentwurf gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997 geprüft. Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden Beschlusssentwürfe.

Basel, 17. März 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

Diesem Ratschlag liegen folgende Pläne bei:

- Zonenplan, Bestehende Zonen
- Zonenplan, Neue Zonen
- Plan zur Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe
- Situationsplan Gestaltung Strassenräume

Grossratsbeschluss

betreffend

Zonenänderung und Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe

für den Bereich der Claramatte zwischen Klingentalstrasse, Claragraben, Drahtzugstrasse und Hammerstrasse.

vom ...

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates und gestützt auf §105 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999¹ sowie auf § 11 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991², beschliesst:

1. Der Zonenänderungsplan Nr. 12'855 des Hochbau- und Planungsamtes vom 21. März 2003 wird festgesetzt.
2. Der Plan zur Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986³, Plan Nr. 12'857 des Hochbau- und Planungsamtes vom 21. März 2003, wird verbindlich erklärt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Zum Rekurs wegen inhaltlicher Mängel ist nur berechtigt, wer ganz oder teilweise erfolglos Einsprache gegen Planentwürfe erhoben hat. Der Rekurs ist innerhalb von 10 Tagen nach Zustellung des Einspracheentscheides oder nach der Publikation dieses Beschlusses im Kantonsblatt beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

¹ SG 730.100

² SG 780.100

³ SR 814.41

Grossratsbeschluss

betreffend Finanzierung der

Vergrösserung der Parkanlage Claramatte

und

Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur

vom ...

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, stimmt dem Antrag für einen Baukredit im Zusammenhang mit der Einzonung des Gebiets Claramatte zu.

Er bewilligt hierzu die erforderlichen Kredite von insgesamt CHF 2'110'000.-, davon

CHF 410'000.- zu Lasten des Fonds «Mehrwertabgaben» Baudepartement, Departementssekretariat, Pos. 6010.010.20203, Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung»:

2004: CHF 350'000.-

2005: CHF 60'000.-

sowie

CHF 1'700'000.- zu Lasten der laufenden Rechnung des Tiefbauamtes, Pos. 6170.110.2.1048, Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung»:

2004: CHF 400'000.-

2005: CHF 1'300'000.-

Die Kosten beziehen sich auf die Preisbasis April 2001 = 100, Preisänderungen gemäss Produktionskostenindex PKI.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.