

## Ratschlag

betreffend Finanzierung der

### **'Aufwertung Klybeckstrasse' - Strassenbauprojekt Abschnitt Klingentalgraben bis Markgräflerstrasse**

Ein Vorhaben zur Integralen Aufwertung Kleinbasel (IAK)

sowie

Bericht des Regierungsrates zum Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten  
betreffend «Rückbau der Klybeckstrasse muss jetzt an die Hand genommen werden!»

vom 25. Mai 2004 / 040819 / 006630 BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am  
28. Mai 2004

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Kreditbegehren</b>	<b>4</b>
<b>2. Begründung des Begehrens</b>	<b>4</b>
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Ziel und Inhalt des Ratschlags	4
2.3 Finanzierung der bisherigen Arbeiten	5
Strassenbauprojekt	5
Mitwirkungsprozess	5
<b>3. Die Klybeckstrasse heute</b>	<b>5</b>
3.1 Umfeld der Klybeckstrasse	5
Quartierentwicklung	5
Verkehr	6
Demografische und sozioökonomische Struktur	6
3.2 Planungen und Projekte an der Klybeckstrasse	6
Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel (APS) und	6
Integrale Aufwertung Kleinbasel (IAK)	6
Umgestaltung Dreirosenanlage	7
Aufwertung Kirchhof St. Josephs-Kirche	7
Quartierzentrum 'Union'	8
Projekt 'Abendblatt'	8
3.3 Folgerungen	8
<b>4. Planungen für die 'Aufwertung Klybeckstrasse'</b>	<b>8</b>
4.1 Strassenbauprojekt	8
4.2 Mitwirkungsprozess	9
Ergebnisse Mitwirkungsprozess	9
4.3 Folgerungen	10
<b>5. Strassenbauprojekt der 'Aufwertung Klybeckstrasse'</b>	<b>10</b>
5.1 Verkehr – mehr Platz und Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen	10
Motorisierter Individualverkehr – neue Fahrbahnaufteilung / Parkplätze	10
Fussverkehr – breitere Trottoirflächen und sichere Strassenquerungen	10
Tramverkehr – sichere und komfortable Haltestellen	11
5.2 Gestaltung Strassenraum	11
Baumpflanzungen – Begrünung des Strassenraums	11
Tramhaltestellen – bessere Ausstattung	11
Beleuchtung – helleres Licht in den Gebäudenischen	11
Gebäudenischen - Schaffung von Aufenthaltsorten	12
5.3 Flankierende Massnahmen - Baustellenvermittlung	12
5.4 Zeitlicher Ablauf der Aufwertung	12
Strassenbauprojekt	12

	Mitwirkungsprozess	12
5.5	Kosten Strassenbauprojekt	13
	Kosten zu Lasten Investitionsbereich «Strassen/Stadtgestaltung»	13
	Kosten zu Lasten der Basler Verkehrsbetriebe (BVB)	13
	Kosten zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer	14
5.6	Finanzierung der Massnahmen aus dem Mitwirkungsprozess	14
<b>6.</b>	<b>Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten</b>	<b>14</b>
<b>7.</b>	<b>Antrag</b>	<b>17</b>
<b>8.</b>	<b>Anhang mit Plänen und Fotos</b>	<b>19</b>

## **1. Kreditbegehren**

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat das Kreditbegehren für das Strassenbauprojekt zur Aufwertung der Klybeckstrasse im Abschnitt Klingentalgraben bis Markgräflerstrasse zu unterbreiten. Wir beantragen den erforderlichen Baukredit von CHF 4'000'000.- (Preisbasis April 2001; Produktionskosten-Index PKI) zu bewilligen.

Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (Beschluss Nr. 03/27/64 des Regierungsrates vom 5. August 2003). Im Budget des Baudepartementes (Investitionsbereich 1 "Strassen/Stadtgestaltung") ist unter der Position 6170.110.2.1045 der Betrag von CHF 4'000'000.- verteilt auf die Jahre 2004 (CHF 300'000.-), 2005 (CHF 1'000'000.-) und 2006 (CHF 2'700'000.-) eingestellt.

## **2. Begründung des Begehrens**

### **2.1 Ausgangslage**

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion beider Basel, die Quartierkontaktstelle Unteres Kleinbasel und die Interessengemeinschaft Kleinbasel (IGK) haben dem Baudepartement (BD) 1997 ein Umgestaltungskonzept für die Klybeckstrasse im Abschnitt Klingentalgraben bis Markgräflerstrasse präsentiert. Der Handlungsbedarf wurde von den zuständigen Amtstellen des BD, des Polizei- und Militärdepartements (PMD) und des Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD) erkannt. Zwischen 1998 und 2003 entwickelte eine interdepartemental zusammengesetzte Arbeitsgruppe das 'VCS-Konzept' zum vorliegenden Strassenbauprojekt weiter.

Die Aufwertung der Klybeckstrasse wurde im Weiteren von zwei Planungsprozessen und deren Instrumenten beeinflusst. Im Zeitraum zwischen 1997 und 1998 fand die 'WERKSTADT BASEL' statt, aus der 1999 das 'Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel' (APS) entstand. Darin sind u.a. Massnahmen zur Wohnumfeldaufwertung und zur Förderung des Wohnungsbaus formuliert. 2002 hat der Regierungsrat zudem den 'Stadtteilentwicklungsplan Integrale Aufwertung Kleinbasel' (STEP IAK) genehmigt. Der STEP IAK ist ein prozessorientiertes Planungsinstrument, das querschnittsorientierte Zielvorgaben zu elf Themenfeldern (Wohnen, Wohnumfeld, Verkehr, Arbeiten und Wirtschaft, Umwelt, Integration, Bildung, Soziales/Soziokultur, Kultur, Kommunikation/Identifikation, Verwaltungsstrukturen und -prozesse) definiert. Diese dienen der Koordination, Steuerung und Umsetzung der Massnahmen des Projekts IAK und damit der Stadtteilentwicklung. Geformt von den zielorientierten und umfassenden Ansätze dieser Planungsinstrumente, dem VCS-Konzept und den Anliegen der Anzugsteller wurde das Quartierprojekt 'Aufwertung Klybeckstrasse' entwickelt. Dieses besteht aus dem Strassenbauprojekt und weiterführenden Projekten aus den Themenfeldern des STEP IAK.

### **2.2 Ziel und Inhalt des Ratschlags**

Mit diesem Ratschlag werden die Realisierungskosten für das Strassenbauprojekt beantragt. Das Kapitel 3 «Die Klybeckstrasse heute» gibt einen Überblick über die Quartierstruktur und die Planungen und Projekte im Umfeld der Strasse. Die Entwicklung des Strassenbauprojekts und eines zur Ergänzung initiierten Mitwirkungsprozesses

werden im 4. Kapitel vorgestellt. Im folgenden Kapitel sind die Aufwertungsmassnahmen des Strassenbauprojekts inklusive flankierender Massnahmen während der Bauzeit, Aussagen zur Auswirkung des Strassenbauprojekts und das weitere Vorgehen beschrieben sowie die Kostenzusammenstellungen enthalten. Im Anhang befindet sich ein Ausschnitt des Ratschlagplans mit Querschnitten und einer Fotovisualisierung mit der neuen Strassengestaltung.

## **2.3 Finanzierung der bisherigen Arbeiten**

### **Strassenbauprojekt**

Die Analyse der heutigen Verkehrsbeziehungen und die Koordination der Verkehrsflüsse nach der Umgestaltung wurde mittels Verkehrssimulation überprüft. Diese Arbeiten wurden von einem privaten Verkehrsplanungsbüro durchgeführt. Die Kosten in der Höhe von CHF 30'000.- wurden aus dem Budget des Hochbau- und Planungsamt finanziert. Die anderen Leistungen wurden verwaltungsintern erbracht.

### **Mitwirkungsprozess**

Der Mitwirkungsprozess zu einer umfassenden Aufwertung der Klybeckstrasse wurde durch die Projektorganisation IAK organisiert und finanziert. Die Moderation und die Durchführung der drei Öffentlichkeitsveranstaltungen kostete CHF 17'000.-.

## **3. Die Klybeckstrasse heute**

### **3.1 Umfeld der Klybeckstrasse**

#### **Quartierentwicklung**

Die Klybeckstrasse verläuft durch die Quartiere Matthäus und Klybeck. Das Matthäus-Quartier wurde im ausgehenden 19. Jahrhundert ausserhalb der ehemaligen Stadtmauern erbaut und grenzt direkt an die Kleinbasler Altstadt. Es zieht sich nordwärts dem Rhein entlang, auf seiner Ostseite wird es vom Riehenring, auf seiner Nordseite von der Horburgstrasse begrenzt. Bis 1870 konzentrierten sich die wenigen Häuser entlang der Klybeck- und der Hammerstrasse. Die erstgenannte führte in das kleine Fischerdorf Kleinhüningen, letztere über die Landesgrenze nach Weil am Rhein.

Das Matthäus-Quartier ist eines jener Wohnviertel, welches für die ArbeiterInnen, die im Zuge der Industrialisierung in die Städte strömten, gebaut wurden. Die gründerzeitlichen Überbauungen schritten zügig voran. Viele Strassenzüge wurden als Gesamtensemble geplant und gebaut. Ab den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde dieses Erscheinungsbild teilweise zerstört, indem Gebäude abgerissen und häufig durch gesichtslose Neubauten ersetzt wurden. Durch die Verlegung der Bau- und Strassenlinien entstanden die ortstypischen Gebäudenischen. Die Originalbebauung zeichnet sich bis heute dadurch aus, dass es neben reinen Wohnhäusern auch sehr viele Gebäude mit Ladenlokalen oder mit Restaurants gibt. Hinzu kommen zahlreiche Werkstätten, die in den Hinterhöfen liegen. Ebenfalls nicht verändert hat sich die Ausstattung mit Frei- und Grünflächen. Bei der Überbauung sparte man nur etwas Platz rund um die Matthäuskirche sowie die Dreirosenanlage an der Nordgrenze des Quartiers aus. Mit dem Rheinufer verfügt das Quartier über einen Freiraum von gesamtstädtischer Bedeutung.

## **Verkehr**

Das Matthäus-Quartier ist mit der Dreirosen- und der Johanniterbrücke an zwei Orten mit dem Grossbasel verbunden. Dementsprechend konzentriert sich der Verkehr auf den Zubringerstrassen zu den Rheinbrücken, was beispielsweise an der Feldbergstrasse deutlich spürbar ist. Gemäss Prognose des Gesamtverkehrsmodells (GVM) für das Jahr 2020 wird sich nach der Eröffnung der Nordtangente ein Teil des Verkehrs von der Achse Feldbergstrasse/Johanniterbrücke auf die Nordtangente verlagern. Davon profitiert auch der Knoten Feldberg-/Klybeckstrasse, der gegenüber heute deutlich entlastet wird. Die neue Nordtangenteineinfahrt ('Klybeck') bei der Dreirosenbrücke ist auch von der Klybeckstrasse aus erreichbar. Das GVM für das Jahr 2020 zeigt, dass mit der Inbetriebnahme dieser Einfahrt die heutige durchschnittliche Verkehrsbelastung von 8'500 Fahrzeuge pro Tag keine massgebende Veränderung erfährt.

## **Demografische und sozioökonomische Struktur**

Die Bevölkerungszahl im Matthäus-Quartier ist mit geringen Schwankungen seit Jahrzehnten stabil: 2001 wohnten rund 15'000 Personen auf 59 ha Fläche, das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 256 Personen/ha. Berücksichtigt man nur die für Wohnzwecke ausgeschiedene Fläche von 51 ha, steigert sich dieser Wert auf 296 Personen/ha: Mit Abstand die grösste Dichte in Basel und ein Schweizer "Spitzenwert". Die übrigen Bevölkerungsdaten sind ähnlich wie jene des St. Johann- oder Gundeldingerquartiers.

Das Quartier zeichnet sich zudem durch eine grosse Mobilität der Bevölkerung aus. Für Zuwanderer ist das Matthäus-Quartier attraktiv. Vor allem Einzelpersonen ziehen in das Quartier, Familien wandern eher ab. Sehr gross ist auch die Mobilität innerhalb des Quartiers. Diese Mobilitäten erschweren die Identitätsbildung im Quartier und den Aufbau sozialer Netze.

Das Matthäus-Quartier weist im Vergleich mit anderen Quartieren im Verhältnis zur Bevölkerung wenig Gewerbe aus. Insgesamt bestehen rund 3'600 Arbeitsplätze. Wichtige Arbeitgeber sind das Baugewerbe, Dienstleister, Detailhandel, Gastgewerbe und staatliche Institutionen. An der Klybeckstrasse besteht eine Mehrheit der Betriebe schon viele Jahre. Dominiert wird die Strasse durch Gastronomie, Gewerbe und zu einem Drittel von Ladenlokalen. Besonders auffällig ist der hohe Anteil an leerstehenden Ladenlokalen und das fast vollständige Fehlen von Büroräumlichkeiten.

Die dargestellten Daten beruhen auf den Angaben des Statistischen Amtes aus dem Statistischen Jahrbuch des Kantons sowie einer Erhebung der Gewerbestruktur an der Klybeckstrasse von 2002 durch das Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel.

### **3.2 Planungen und Projekte an der Klybeckstrasse**

Die 'Aufwertung Klybeckstrasse' wird durch verschiedene planerische und private Vorstösse im Umfeld der Strasse gestützt:

#### **Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel (APS) und Integrale Aufwertung Kleinbasel (IAK)**

Die Projektübersicht auf dem Ratschlagsplan zeigt, dass im Kleinbasel vielfältige Massnahmen zur Stadtentwicklung geplant und realisiert werden. Im Umfeld der Klybeckstrasse beispielsweise in den Bereichen Wohnumfeldaufwertung (z.B. Umgestaltung Kreuzungsbereich Hammerstrasse/Bläsiring), Aufwertung von bestehendem Wohnraum (z.B. Sanierung Liegenschaft Bläsiring Nr. 40) und Soziales (z.B. Quartiersekreta-

riat Unteres Kleinbasel). Von der positiven Ausstrahlung dieser Massnahmen profitiert auch die Klybeckstrasse.

Die umfassende Aufwertung der Klybeckstrasse ist aber auch ein eigenständiges Schlüsselprojekt der IAK. Der initialisierte Mitwirkungsprozess strebt dazu neben der baulichen Umgestaltung auch eine wirtschaftliche und soziale Aufwertung an und will so – ganz im Sinne von IAK - zu einem ganzheitlichen Aufwertungsprojekt führen. Dabei fördert der Mitwirkungsprozess *„eine Partizipation der Bevölkerung und eine Zusammenarbeit mit Privatpersonen, Investoren und privaten Institutionen“* (Ziel Stadtteilentwicklungsplan IAK).

### **Umgestaltung Dreirosenanlage**

Die Dreirosenanlage ist durch den Bau der Dreirosenbrücke zu einem grossen Teil mit Bauinstallationen belegt und erleidet durch den Bau des Brückenbauwerks einen Flächenverlust von ca. 2'700 m<sup>2</sup>. Mit dem Regierungsratsbeschluss 24/24 vom 16. Juni 1998 wurde die Verkleinerung der Dreirosenanlage akzeptiert unter der Bedingung, dass die verbleibende Fläche ökologisch und gestalterisch aufgewertet und grösstenteils zu Lasten des Nordtangenten-Projektes neu gestaltet wird.

Die neue Dreirosenanlage ist ca. 13'400 m<sup>2</sup> gross und soll als eine vielfältig nutzbare Grünanlage dem mit öffentlichen Grünanlagen stark unterversorgten Quartier zur Verfügung stehen. Das Siegerprojekt von 1997 besticht durch seine spannungsvolle Raumaufteilung sowie die zweckmässigen Lösungsvorschläge im Bereich Rheinufer-Promenade und Klybeckstrasse. Nach ihrer Wiederherstellung als Quartierpark und als Bindeglied zwischen der Rheinpromenade und der Klybeckstrasse bzw. dem Horburg-Boulevard wird die Dreirosenanlage trotz ihrer Verkleinerung über ein hohes Erholungs- und Freiraumpotential für die BewohnerInnen des Matthäus-Quartiers verfügen.

Die Kosten der Umgestaltung betragen CHF 4'500'000.-. Davon werden 80% (CHF 3'600'000.-) zu Lasten der Nationalstrassenrechnung und 20% (CHF 900'000.-) zu Lasten des Kantons Basel-Stadt anfallen. Die Kosten des Kantons sollen aus dem Mehrwertabgabe-Fonds finanziert werden. Der entsprechende Ausgabenbericht wurde mit RRB 04/08/7 vom 9. März 2004 genehmigt und an den Grossen Rat überwiesen. Die Realisierung soll, in Abhängigkeit noch einzuholender Bewilligungen und allfälliger Witterungseinflüsse, im 2004 beginnen. Für die Bauzeit werden 17 Monate veranschlagt. Die Planungen der Klybeckstrasse sind mit der Umgestaltung der Dreirosenanlage koordiniert und ergänzen sich.

### **Aufwertung Kirchhof St. Josephs-Kirche**

Die Römisch-Katholische Kirche Basel-Stadt hat ein Aufwertungsprojekt für den Kirchhof der St. Josephs-Kirche entwickelt. Durch die Gestaltung von Aufenthaltszonen mit Spielgeräten entsteht ein für das Quartier attraktiver Begegnungsort. Die Kirche hat den Kanton um finanzielle Unterstützung für die Umgestaltung gebeten. Die Kommission Mehrwertabgabefonds hat das Gesuch um finanzielle Unterstützung geprüft und bewilligt. Falls der Regierungsrat das Gesuch genehmigt, werden 50 Prozent der Baukosten (= CHF 100'000.-) durch den Mehrwertabgabefonds übernommen. Zur Ausschüttung dieser Mittel ist eine vertragliche Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Anlage zwischen Kirche und Kanton notwendig, die in Vorbereitung ist.

### **Quartierzentrum 'Union'**

Seit Herbst 2003 befindet sich im ehemaligen Kirchgemeindehaus St. Matthäus an der Klybeckstrasse Nr. 95 das Begegnungszentrum 'Union'. Das 2'000m<sup>2</sup> grosse Gebäude bietet Raum für soziale Institutionen, einen offenen Treffpunkt sowie attraktive Räumlichkeiten für das Quartier. Getragen wird das Projekt vom Verein 'Begegnungszentrum Kleinbasel', in dem QuartiervertreterInnen, die Christoph Merian Stiftung und die Evangelisch-reformierte Kirche Basel-Stadt zusammengeschlossen sind. Das 'Union' soll sich mit seinen Freizeit-, Bildungs- und Kulturangeboten zum anziehenden Treffpunkt im Matthäus-Quartier entwickeln. Im 'Union' sind neben dem 'Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel' (QsUKB), das Spitex-Zentrum Matthäus, der 'Verein für Jugendarbeit', 'Lernen im Park', die Vereine 'Regenbogen' und 'VITA', die Lederwerkstatt 'Rehovot' sowie die Gassenküche eingemietet.

### **Projekt 'Abendblatt'**

Die Gesellschaft zum Bären und Dr. Markus Fritz von der Klybeck Apotheke führten, unterstützt vom Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel, im Sommer 2002 einen Wettbewerb zur Gestaltung einer Brandmauer an der Klybeckstrasse durch. Aus den 70 eingereichten Beiträgen empfahl die aus Kunstsachverständigen und Vertretern aus dem Quartier zusammengesetzte Jury das Projekt 'Abendblatt' zur Ausführung.

Im Unterschied zu einer herkömmlichen Zeitung wird das 'Abendblatt' nicht gedruckt, sondern mit Hilfe eines Beamers auf die Brandmauer der Klybeck Apotheke projiziert. Das 'Abendblatt' erscheint nach der Eindämmerung und wird verschiedene Informationen aus dem Quartier vermitteln. Es soll als Forum für die Nachbarschaft und Sprachrohr für die Kleinbasler Bevölkerung dienen. Das Kunstprojekt wird durch private Mittel finanziert und ist seit Anfang Februar 2004 in Betrieb.

### **3.3 Folgerungen**

Bedingt durch die städtebauliche und damit einhergehende soziale Entwicklung hat die Klybeckstrasse eine grosse Bedeutung für die Erschliessung sowie die Lebens- und Arbeitsqualität des Matthäus-Quartiers. Die Erscheinung der Strasse prägt das Image des Quartiers und die Identität der Bevölkerung.

Im Kleinbasel wird das Wohnumfeld und die Lebensqualität durch verschiedene Projekte des APS und des STEP IAK aufgewertet (siehe Projektübersicht Ratschlagsplan). Der eingeleitete Veränderungsprozess spiegelt sich auch im persönlichen und finanziellen Engagement von Privaten und Quartierinstitutionen.

## **4. Planungen für die 'Aufwertung Klybeckstrasse'**

### **4.1 Strassenbauprojekt**

Das Strassenbauprojekt an der Klybeckstrasse im Abschnitt Klingentalgraben bis Markgräflerstrasse wurde in der Koordinationskommission für Verkehr vom 28. Februar 2002 und in der Regierungsrätlichen Delegation für Verkehr vom 26. Februar 2003 beurteilt und genehmigt. Die Quartierbevölkerung wurde am 14. April 2003 über das Strassenbauprojekt und den Mitwirkungsprozess informiert.



## **4.2 Mitwirkungsprozess**

Die Wirkung der Massnahme des Strassenbauprojekts kann durch die Initiative der Bevölkerung vor Ort multipliziert werden. Deshalb entwickelten Anfangs 2003 die Interessengemeinschaft Kleinbasel (IGK), der Trägerschaftsverein Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel (TvQsUKB) und IAK einen mehrstufigen Mitwirkungsprozess. Ziel des Mitwirkungsprozesses ist die optimale Inwertsetzung des Strassenbauprojekts für die QuartierbenutzerInnen sowie die wirtschaftliche Aufwertung und soziale Belebung der Klybeckstrasse.

Eine Gruppe mit Schlüsselpersonen aus dem Quartier bereitete als ersten Schritt zwischen April und Juni 2003 den Workshop vom 14. Juni 2003 vor. Am Workshop nahmen rund 40 AnwohnerInnen, Gewerbetreibende und LiegenschaftsbesitzerInnen teil. Es wurden gemeinsame Zielsetzungen und Umsetzungsvorschläge zur Aufwertung entwickelt. Diese Lösungsansätze wurden dann von thematischen Arbeitsgruppen über die Sommermonate 2003 ausgearbeitet, zu Massnahmen konkretisiert und deren Machbarkeit geprüft. Die Gruppen setzten sich aus VertreterInnen der Bevölkerung, des Gewerbes und der Verwaltung zusammen. Der TvQsUKB sicherte den Kontakt zu den 29 angeschlossenen Quartierorganisationen.

### **Ergebnisse Mitwirkungsprozess**

An der Ergebniskonferenz vom 16. September 2003 präsentierten die Arbeitsgruppen rund 50 Massnahmen. Einige Beispiele:

- LiegenschaftsbesitzerInnen als Schlüsselfiguren für die Aufwertung der Liegenschaften und Vorgärten werden im Frühsommer 2004 von IAK und dem Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel zu einem «Liegenschaftsseminar» eingeladen zwecks Sensibilisierung und Beratung.
- Polizei und Stadtreinigung haben aufgrund des Inputs der Arbeitsgruppen ihre Einsätze bereits dem Bedarf angepasst.
- Im Spätsommer 2004 soll erstmals ein «Klybeckstrassenfest» als Visions- und Begegnungsfest stattfinden. Das Fest wird von Quartiervertretern organisiert.
- Ein «Quartierportrait» mit subjektiven und objektiven Portraits soll das Quartier vorstellen.
- Durch flankierende Massnahmen während der Bauzeit kann ein Beitrag zur Integration und Identitätsförderung sowie zur Baustellenvermittlung geleistet werden.
- Ein Auftrag zur Erarbeitung eines Konzeptes in den Bereichen Marketing, PR und Sponsoring für das Kleinbasel und die Klybeckstrasse wurde von IAK vergeben.
- Gemeinsame Aktionen der LadenbesitzerInnen sollen zu einer Attraktivierung der 'Gewerbestrasse' Klybeckstrasse führen.
- Eine Arbeitsgruppe versucht mit Unterstützung der Verwaltung LiegenschaftseigentümerInnen zur Begrünung der Gebäudefassaden zu gewinnen.

Während des gesamten Mitwirkungsprozesses war die Rückkoppelung mit der Ratsschlagserarbeitung sichergestellt und verschiedene Massnahmenvorschläge aus der Bevölkerung konnten direkt in das Umgestaltungsprojekt einfließen (z.B. Verbesserung der Beleuchtung, Gestaltung der Gebäudenischen, Parkplatzanordnung).

### 4.3 Folgerungen

Die Aufwertung der Klybeckstrasse ist ein Schlüsselprojekt zur integralen Aufwertung des Kleinbasels. Mit der Realisierung des Strassenbauprojekts wird ein wichtiger Beitrag für die Quartierentwicklung geleistet. Durch die weiterführenden Massnahmen aus dem Mitwirkungsprozess kann daraus eine umfassende Aufwertung entstehen, die über die bauliche Umgestaltung hinaus wirkt. Diverse Massnahmenvorschläge der Bevölkerung flossen bereits in die Ratschlagserarbeitung ein oder konnten in den Leistungsauftrag verschiedener Fachstellen der Verwaltung integriert werden. Andere Projektideen werden vom Quartier weiterverfolgt und umgesetzt.

## 5. Strassenbauprojekt der 'Aufwertung Klybeckstrasse'

*Im Anhang befindet sich ein Ausschnitt des Ratschlagsplans 1:500 mit Querschnitten und eine Fotovisualisierung der Umgestaltung*

### 5.1 Verkehr – mehr Platz und Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen

Die Klybeckstrasse hat im Abschnitt Markgräflerstrasse bis Klingentalgraben die Funktion einer Hauptsammelstrasse. Die 670 m lange Strasse behält diese Funktion auch nach der Umgestaltung. Das Verkehrsregime mit Tempo 50 km/h wird deshalb beibehalten.

#### **Motorisierter Individualverkehr – neue Fahrbahnaufteilung / Parkplätze**

Die heutige Fahrbahn misst zwischen 9.50 m und 11.00 m. Zu Gunsten von breiteren Trottoirs wird die Fahrbahnbreite auf 8.10 m reduziert. Die heute 2.50 m breiten Trottoirs werden dadurch um rund 1.00 m verbreitert. Der Abstand zwischen Gleisachse und Randstein beträgt neu 2.70 m. Damit wird genügend Platz für das Tram und die Velos geschaffen. Das Tram kann den Veloverkehr wie in der Clarastrasse überholen. Die Anordnung und Ausbildung der Parkplätze und Güterumschlagsfelder waren Gegenstand des Mitwirkungsprozesses. Die Auto- und Veloparkplätze werden zum grossen Teil auf den neu abgesenkten Trottoirs angeordnet und zu Einheiten zusammengefasst. Die Geschäfte können auf markierten Parkverbotsfeldern ihren Güterumschlag tätigen. Sämtliche Autoparkplätze werden mit neuen Parkuhren bewirtschaftet. Im Vergleich zu heute (56 Parkplätze) reduziert sich die Parkplatzbilanz um fünf Abstellplätze auf 51 Parkplätze. Die Anzahl Veloabstellplätze wird von 15 Meter auf 30 Meter verdoppelt.

Der Vorstand der Interessengemeinschaft Kleinbasel (IGK) unterstützt das vorliegende Strassenbauprojekt. Die zentralen Anliegen der IGK sind die Ausbildung von durchlaufenden Parkplatzfeldern (d.h. nicht jeder einzelne Parkplatz wird markiert) sowie die Beibehaltung des Verkehrsregimes mit Tempo 50 km/h.

#### **Fussverkehr – breitere Trottoirflächen und sichere Strassenquerungen**

Mit der Trottoirverbreiterung werden zusätzliche 1300m<sup>2</sup> Fussgängerflächen geschaffen. Dies entspricht fast der Grösse des Claraplatzes. Die in Schwarzbelag gestalteten Trottoirs werden von 30 cm breiten Granitsteinen gefasst und bieten Platz für die Geschäftsauslagen und Boulevardcafés.

Bei den einmündenden Quartierstrassen zu Beginn der Tempo 30-Zonen sind Trottoirüberfahrten geplant. Die Querung der Seitenstrassen ist damit ohne Niveauunterschied möglich. Auf den Trottoirüberfahrten haben die FussgängerInnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und den Velos Vortritt. Die Verkehrssicherheit wird dadurch für Erwachsene und Kinder stark verbessert.

#### **Tramverkehr – sichere und komfortable Haltestellen**

Die vier Tramhaltestellen sind stark frequentiert. Die Geleise der BVB werden nicht ausgewechselt, da sie in einem guten Zustand sind. Die Haltestellen 'Feldbergstrasse' und 'Bläsiring' bleiben an ihren Standorten. An drei Haltestellen werden die Trottoirs um rund 1.00 m verbreitert und abgesenkt (Randsteinhöhe 2-3 cm). Die wartenden Fahrgäste haben mehr Platz und können bequem und sicher vor überholenden Autos ein- und aussteigen. Die Randsteine sind so gesetzt, dass beim nächsten Gleisersatz die Tramgeleise im Abschnitt Haltinger- bis Matthäusstrasse sowie im Abschnitt Oetlingerstrasse bis Bläsiring gespreizt werden können. Die Tramhaltestellen 'Feldbergstrasse' und 'Bläsiring' könnten dadurch vis-à-vis angeordnet und mit 15 cm hohen Tramhaltekannten ausgebildet werden. Zu diesem Zeitpunkt könnten auch die Trottoirs im Abschnitt Matthäus- bis Oetlingerstrasse verbreitert werden.

Vor der stadtauswärts liegenden Tramhaltestelle 'Feldbergstrasse' besteht Platz für drei wartende Autos. Die Tramzüge können dadurch ungehindert in die Haltestelle einfahren, solange maximal drei Personenwagen vor dem Rotlicht stehen. Durch diese Haltestellenanordnung muss auch die Lichtsignalsteuerung angepasst werden.

## **5.2 Gestaltung Strassenraum**

### **Baumpflanzungen – Begrünung des Strassenraums**

In den letzten Jahren wurden zur Begrünung der Klybeckstrasse vier Bäume in den Gebäudenischen gepflanzt. An der Sperrstrasse wird nun ein weiterer Baum gesetzt. Die Baumrabatten werden abgestimmt auf die angrenzenden Nutzungen begrünt oder begehbar ausgestaltet. Die Bedeutung der privaten Aufwertung von Vorgärten wurde im Mitwirkungsprozess erkannt und ausgewiesen. Eine Arbeitsgruppe des Mitwirkungsprozesses wird sich für die Aufwertung und Begrünung der privaten Vorgärten und Plätze einsetzen.

### **Tramhaltestellen – bessere Ausstattung**

Zwei der vier Tramhaltestellen besitzen einen Witterungsschutz. An der stadteinwärts liegenden Haltestelle 'Bläsiring' soll in Absprache mit dem Hauseigentümer ein neuer Witterungsschutz an die Fassade montiert werden. An der Haltestelle 'Feldbergstrasse' wird in der Gebäudenische Nr. 45 ein Norm-Unterstand der BVB realisiert. Neue Sitzgelegenheiten verbessern zudem die Aufenthaltsqualität bei den Haltestellen.

### **Beleuchtung – helleres Licht in den Gebäudenischen**

Die Beleuchtung der Strasse und deren Seitenbereiche erfolgt über die bestehenden Leuchten an den Überspannungen. Der im Mitwirkungsprozess geäußerte Wunsch nach einer helleren Ausleuchtung der Gebäudenischen zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens wird durch einen neuen und stärkeren Lampentyp realisiert. Mit dem Bau von leeren Leitungsrohren wird die Voraussetzung geschaffen, dass das ansässige Gewerbe zu einem späteren Zeitpunkt Elektroanschlüsse für die Weihnachtsbeleuchtung auf eigene Rechnung installieren kann.

### **Gebäudenischen - Schaffung von Aufenthaltsorten**

Die Gebäudenischen bei den Liegenschaften Nr. 15 und Nr. 140 werden aufgrund ihrer zentralen Lage, der Liegenschaftsnutzungen sowie basierend auf den Resultaten aus dem Mitwirkungsprozess als Aufenthaltsorte ausgebildet. Auf den chaussierten Flächen laden Sitzgelegenheiten zum Aufenthalt unter den bestehenden, schattenspendenden Bäumen ein. Die von der Bevölkerung gewünschten Kleinplakatsäulen ('Kleinplakattrommel') informieren über das kulturelle Geschehen im Quartier. Die Aufwertung der Nische Nr. 140 ist von der Zustimmung des Grundeigentümers abhängig, da die Gebäudenische auf Privatgrund liegt. Die Verhandlungen für die Sicherung des Zugangsrechts mittels Servitut sind im Gange. Die Nische Nr. 15 liegt auf Allmend.

### **5.3 Flankierende Massnahmen - Baustellenvermittlung**

Die Bauzeit des Strassenbauprojekts soll im Rahmen des Mitwirkungsprozesses vielfältig genutzt – Bauen als kultureller Prozess bewusst und wahrnehmbar gemacht werden. Dazu hat eine Arbeitsgruppe aus dem Mitwirkungsprozess verschiedene Aktionen geplant, mit denen neben einer „Baustellenvermittlung“ gleichzeitig auch eine Imageverbesserung des Quartiers und eine Identifizierung mit dem Lebensraum einher gehen soll; eine wichtige Zielsetzung gerade an der Klybeckstrasse.

Die Bauzeit soll als spannender, zukunftsgerichteter und nicht nur mühsamer und lärmintensiver Prozess von der Bevölkerung miterlebt werden: Die Bauarbeiten sollen einen soziokulturellen Rahmen (z.B. mittels Inszenierungen, Porträts etc.) erhalten.

### **5.4 Zeitlicher Ablauf der Aufwertung**

#### **Strassenbauprojekt**

Die folgende Aufstellung zeigt ein grobes Terminprogramm für die Realisierung des Strassenbauprojekts im Abschnitt Markgräflerstrasse bis Klingentalgraben:

- |  |                        |
|--|------------------------|
| • Detailprojektierung und Baubewilligung           | Ende 2004 - Mitte 2005 |
| • Baubeginn  | Mitte 2005             |
| • Bauabschluss                                     | Mitte 2006             |
| • Übergabe an die Öffentlichkeit / Eröffnungsfeier | Mitte 2006             |

#### **Mitwirkungsprozess**

Die Arbeitsgruppen des Mitwirkungsprozesses werden die noch zu bearbeitenden Projektideen bis zur 2. Ergebniskonferenz im Ende 2004 weiterentwickeln. Danach erfolgt die Feinplanung der Projekte. Der Umsetzungsschwerpunkt der Projekte liegt im Jahr 2005, gleichzeitig mit dem Umbau der Klybeckstrasse. Ende 2005 wird der Mitwirkungsprozess abgeschlossen. Schrittweise soll bis dann einer noch zu gründenden Interessengemeinschaft oder einem anderen geeigneten Organ im Quartier die Verantwortung für die Weiterführung der Quartieraktivitäten im Lebensraum Klybeckstrasse von der jetzigen Trägerschaft (IAK, IGK, TvQsUKB) übergeben werden.

## 5.5 Kosten Strassenbauprojekt

### Kosten zu Lasten Investitionsbereich «Strassen/Stadtgestaltung»

Die nachfolgenden Kosten für die Aufwertung der Klybeckstrasse sind Bestandteil des Ratschlags und gehen zu Lasten der Investitionsplanung des Tiefbauamts (Pos. 6170.110.2.1045 / Preisbasis April 2001, Preisänderungen gemäss Produktionskostenindex PKI):

<i>Kostenposition</i>	<b>Kosten zu Lasten Investitionsbereich «Strassen/Stadtgestaltung» (Bestandteil des Ratschlags)</b>
Total Strassenbauarbeiten:	CHF 2'503'000.00
Flankierende Massnahmen Baustellenvermittlung:	CHF 40'000.00
Anpassung Lichtsignalanlage / Parkplatzinfrastruktur	CHF 413'000.00
Öffentlichkeitsarbeit	CHF 50'000.00
Projekt und Bauleitung	CHF 330'000.00
Diverses und Unvorhergesehenes	CHF 380'000.00
<i>Zwischentotal</i>	<i>CHF 3'716'000.00</i>
Mehrwertsteuer 7.6 %	CHF 282'416.00
Rundung	CHF 1'584.00
<b>Total in CHF (inkl. MWST) Preisbasis April 2001</b>	<b>CHF 4'000'000.00</b>

Der Antrag zur Aufnahme der 'flankierenden Massnahmen der Baustellenvermittlung' von CHF 40'000.- (= 1% der Ratschlagssumme) (vgl. 5.3) in diesen Ratschlag gelangte aus dem Mitwirkungsprozess an die Regierungsrätliche Delegation Integrale Aufwertung Kleinbasel, wurde von dieser geprüft und im Oktober 2003 zur Aufnahme in diesen Ratschlag empfohlen.

### Kosten zu Lasten der Basler Verkehrsbetriebe (BVB)

Die nachfolgenden Kosten gehen zu Lasten der Investitionsplanung der Basler Verkehrsbetriebe. Sie sind deshalb nicht Bestandteil des Ratschlags.

<i>Kostenposition</i>	<b>Kosten zu Lasten der Investitionspla- nung der Basler Verkehrsbetriebe (Nicht Bestandteil des Ratschlags)</b>
Witterungsschutz für die Tramfahrgäste bei den Haltestellen Bläsiring-Nord und Feldbergstrasse-Nord:	CHF 90'000.00
<b>Total in CHF (inkl. MWST)</b>	<b>CHF 90'000.00</b>

Bei den stadteinwärts liegenden Tramhaltestellen 'Bläsiring' und 'Feldbergstrasse' gibt es heute keine Witterungsschütze. Mit der Umgestaltung werden an den beiden Haltestellen Witterungsschütze und Sitzgelegenheiten realisiert. Daraus resultiert eine Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur. Diese Kosten gehen zu Lasten der Basler Verkehrsbetriebe.

### Kosten zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer

Die nachfolgenden Kosten gehen zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer. Sie sind deshalb nicht Bestandteil des Ratschlags.

Kostenposition	Kosten zu Lasten der laufenden Rechnung der Leitungseigentümer (Nicht Bestandteil des Ratschlags)
Industrielle Werke Basel (IWB):	CHF 640'000.00
Amt für Umwelt und Energie (AUE):	CHF 820'000.00
Swisscom:	CHF 80'000.00
Balcab:	CHF 25'000.00
<b>Total in CHF</b>	<b>CHF 1'565'000.00</b>

### 5.6 Finanzierung der Massnahmen aus dem Mitwirkungsprozess

Die ratschlagsrelevanten Massnahmen aus dem Mitwirkungsprozess fliessen direkt in den Ratschlag des Strassenbauprojekts ein (z.B. mehr Abfallkübel, Verbesserung der Beleuchtung, Aufwertung einzelner Gebäudenischen, Parkplatzanordnung). Bei einem Teil der verbleibenden Massnahmen erfolgt die Finanzierung über Projektgelder der Integralen Aufwertung Kleinbasel (z.B. Liegenschaftsseminar, Marketing-, PR- und Sponsoringkonzept, Prozess-Fortführung) gemäss RRB 04/13/8 vom 20. 4. 2004, oder sie werden durch den Leistungsauftrag verschiedener Fachstellen der Verwaltung abgedeckt (z.B. Polizeipräsenz, Schwemmwagen-Einsatz). Zur Umsetzung aller Massnahmen wird aber auch das Quartier einen Beitrag leisten müssen – und hat dies auch schon in Aussicht gestellt (Klybeckstrassenfest, Quartierporträt, Weihnachtsbeleuchtung): Stadtentwicklung von Allen für Alle!

## 6. Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 14. November 2000 den Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten betreffend «Rückbau der Klybeckstrasse muss jetzt an die Hand genommen werden!» dem Regierungsrat zur Beantwortung 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 Begegnungsmöglichkeit*

*ten 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 kann 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 FussgängerInnen und SchülerInnen erhöht wird?*
- Können 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?»*

Bezugnehmend auf die obenstehenden Ratschlagsinhalte gestatten wir uns die Fragen wie folgt zu beantworten:

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

Zu Beginn der Planungsarbeiten wurden die Rahmenbedingungen für einen unbehinderten Verkehrsfluss mit einer Verkehrssimulation ermittelt. Diese zeigte, dass die Verschmälerung der Fahrbahn zugunsten der Trottoirs ohne Behinderung von Individual- und Tramverkehr möglich ist.

Damit das Tram ungehindert in die stadtauswärts liegende Haltestelle 'Feldbergstrasse' einfahren kann, wird vor der Lichtsignalanlage Raum (23.00 m) für wartende Autos eingerichtet. Mit dem heutigen Strassenaufbau kann das Tram den Veloverkehr nicht überholen. Durch die Umgestaltung kann an den meisten Orten ein Abstand zwischen Gleisachse und Randstein von 2.70 m Breite realisiert werden. Das Tram kann den Veloverkehr dadurch wie in der Clarastrasse überholen.

- «Wie kann Ihrer Meinung nach, die Wohnqualität an der Klybeckstrasse gesteigert werden?»*

Die Wohn- und Lebensqualität wird durch verschiedene Einflussfaktoren bestimmt. Das Vorhandensein von genügend Aufenthaltsflächen (Trottoirverbreiterung und Aufenthaltsbereiche), sicheren Wegverbindungen (Trottoirüberfahrten) und der Einbezug in den Veränderungsprozesse der IAK (siehe Kap. 4.2, Ergebnisse Mitwirkungsprozess) leisten einen Beitrag zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität.

- *«Wie lassen sich mehr Fussgängerbereiche und Grünflächen schaffen?»*

Mit den Trottoirverbreiterungen, den Trottoirüberfahrten und durch die veränderte Anordnung der Parkplätze werden rund 1'300m<sup>2</sup> neue Fussgängerbereiche geschaffen. Neue Grünflächen auf Allmend sind nicht möglich. Durch die Aufwertung der Fussgängerverbindungen wird aber die Erreichbarkeit der aufgewerteten Dreirosenanlage und der Kaserne verbessert. Die vermehrte Begrünung der Vorgärten wird durch eine Arbeitsgruppe des Mitwirkungsprozesses angeregt.

- *«Wie kann die Strasse vom ruhenden Verkehr befreit werden?»*

Die Reduktion des ruhenden Verkehrs war im Mitwirkungsprozess kein Anliegen. Der Prozess zeigte vielmehr die Bedeutung von Autoparkplätzen für das Gewerbe und für die Bevölkerung.

- *«Wie kann ein Rückbau gestaltet werden, damit die Sicherheit für FussgängerInnen und SchülerInnen erhöht wird?»*

Mit Trottoirverbreiterungen und Trottoirüberfahrten wird die Verkehrssicherheit verbessert.

- *«Können 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?»*

Die Reduktion der Geschwindigkeiten wurde geprüft. Auch wenn die Klybeckstrasse einen Quartiercharakter besitzt, bleibt sie nach der Umgestaltung eine verkehrsorientierte Sammelstrasse. In solchen Fällen wird 50 km/h beibehalten. Die Geschwindigkeitsreduktion würde auch den Trambetrieb negativ beeinflussen.

Die Fahrbahnbreite hat einen Einfluss auf die Geschwindigkeiten. Die Verschmälerung der Fahrbahn leistet somit einen Beitrag für eine langsamere Fahrweise und reduziert die Lärmimmissionen.

Aufgrund unserer Ausführungen beantragen wir, den Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten als erledigt abzuschreiben.



## 7. Antrag

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

Basel, 26. Mai 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Vizestaatsschreiber

Jörg Schild

Felix Drechsler

Dieser Ratschlag wird im Anhang mit folgenden Plänen und Fotos dokumentiert:

- a) Übersichtsplan Klybeckstrasse M 1:10'000
- b) Zeitplan 'Aufwertung Klybeckstrasse'
- c) Ausschnitt Ratschlagplan M 1:500; Bereich Klybeckstrasse Nr. 50
- d) Querschnitt Klybeckstrasse Nr. 50; Situation Heute und nach der Umgestaltung
- e) Foto Klybeckstrasse heute und Fotovisualisierung Strassenbauprojekt

Im Ratsaal aufgelegt:

- Ratschlagsplan; Aufwertung Klybeckstrasse, Abschnitt Markgräflerstrasse bis Klingentalgraben, M 1:500
- Foto Klybeckstrasse heute und Fotovisualisierung Strassenbauprojekt

# Grossratsbeschluss

betreffend Finanzierung der

## **'Aufwertung Klybeckstrasse' - Strassenbauprojekt** *Abschnitt Klingentalgraben bis Markgräflerstrasse*

(vom ...)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst auf Antrag des Regierungsrates:

- ://: Für die Aufwertung der Klybeckstrasse im Abschnitt Klingentalgraben bis Markgräflerstrasse wird ein Baukredit mit flankierenden Massnahmen für die Vermittlung des Bauprozesses von CHF 4'000'000.- (Preisbasis April 2001; Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten der Rechnungen (Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung») der Jahre 2004 (CHF 300'000.-), 2005 (CHF 1'000'000.-) und 2006 (CHF 2'700'000.-) Position 6170.110.2.1045 Tiefbauamt bewilligt.
- ://: Der Anzug Daniel Wunderlin und Konsorten betreffend «Rückbau der Klybeckstrasse muss jetzt an die Hand genommen werden!» vom 14. November 2000 wird als erledigt abgeschrieben.

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

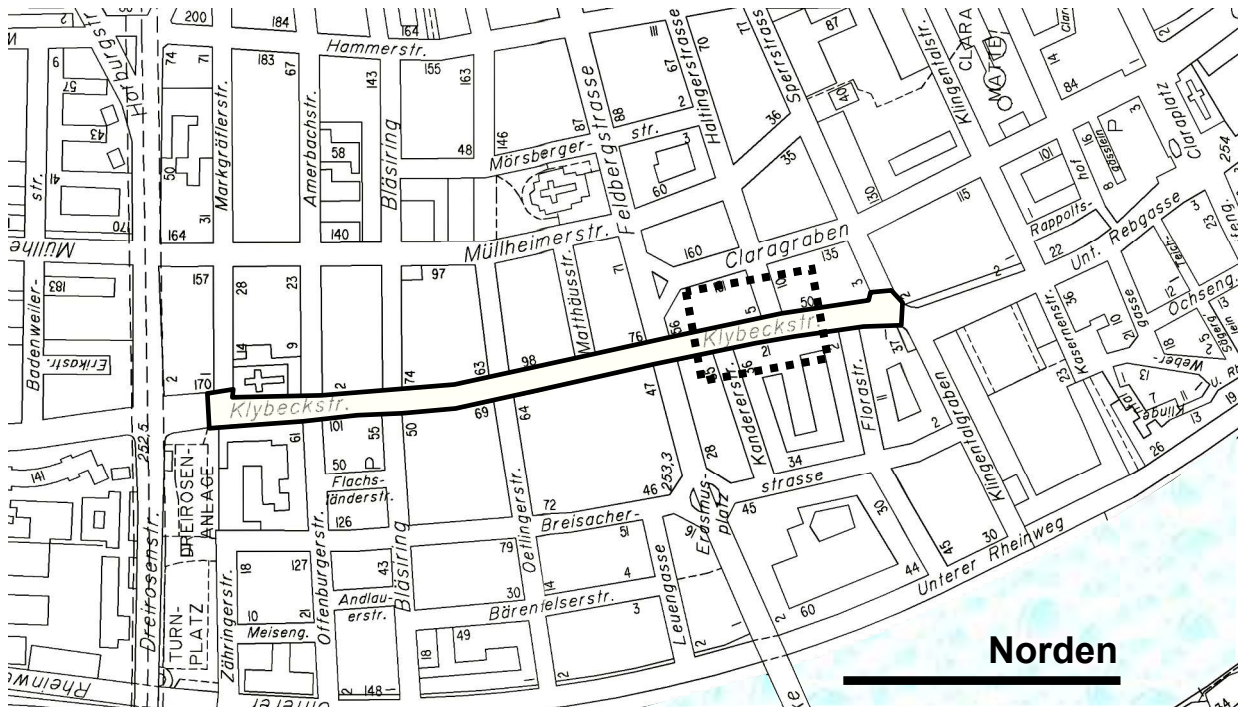
## 8. Anhang mit Plänen und Fotos

- Übersichtsplan Klybeckstrasse M 1:10'000
- Zeitplan 'Aufwertung Klybeckstrasse'
- Ausschnitt Ratschlagplan M 1:500; Bereich Klybeckstrasse Nr. 50
- Querschnitt Klybeckstrasse Nr. 50; Situation Heute und nach der Umgestaltung
- Foto Klybeckstrasse heute und Fotovisualisierung Strassenbauprojekt

Im Ratsaal aufgelegt:

- Ratschlagsplan; Aufwertung Klybeckstrasse, Abschnitt Markgräflerstrasse bis Klingentalgraben, M 1:500
- Foto Klybeckstrasse heute und Fotovisualisierung Strassenbauprojekt

### a) Übersichtsplan Klybeckstrasse M 1:10'000



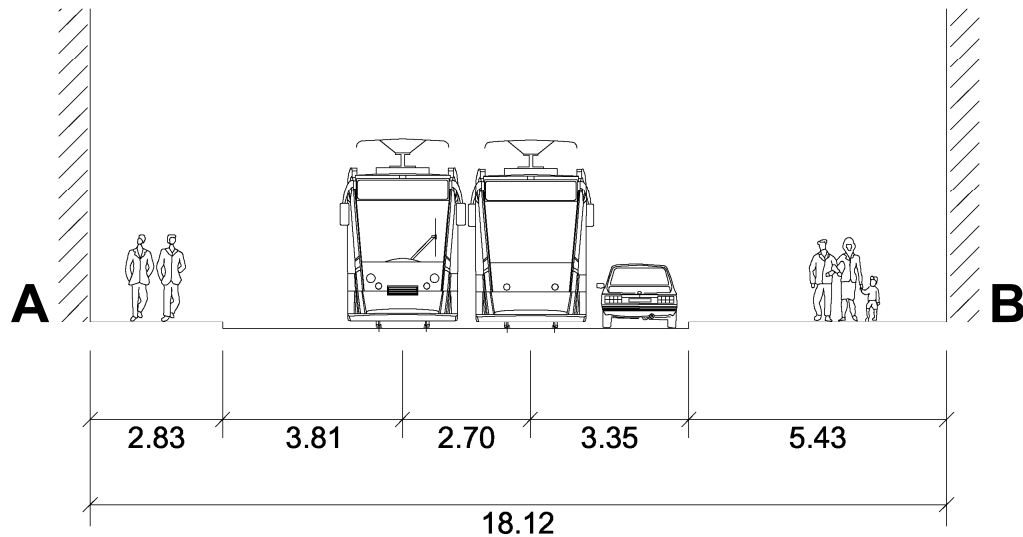
Der Bearbeitungsperimeter (markierte Fläche) des Strassenbauprojekts erstreckt sich vom Klingentalgraben bis zur Markgräflerstrasse. Die punktierte Fläche bezeichnet die Lage des beiliegenden Ausschnitts aus dem Ratschlagsplan auf der Höhe der Klybeckstrasse Nr. 50.

The timeline diagram illustrates the planning process from 2003 to 2005. It is divided into three main phases: 1. Information, 1. Ergebnis-konferenz, and 2. Ergebnis-konferenz. Key events include: Workshop (March 2003), Spür-gruppe (April 2003), Arbeits-gruppen (May 2003), Planungsarbeiten und Erarbeitung Ratschlag (June 2003 - December 2003), Arbeitsgruppen (January 2004 - November 2004), Regierungsrat Grosser Rat (December 2004), Selbstorganisation und Umsetzung (January 2005 - March 2005), Detailplanung öff. Planaufgabe (April 2005 - June 2005), and Bau-beginn (July 2005 - September 2005).

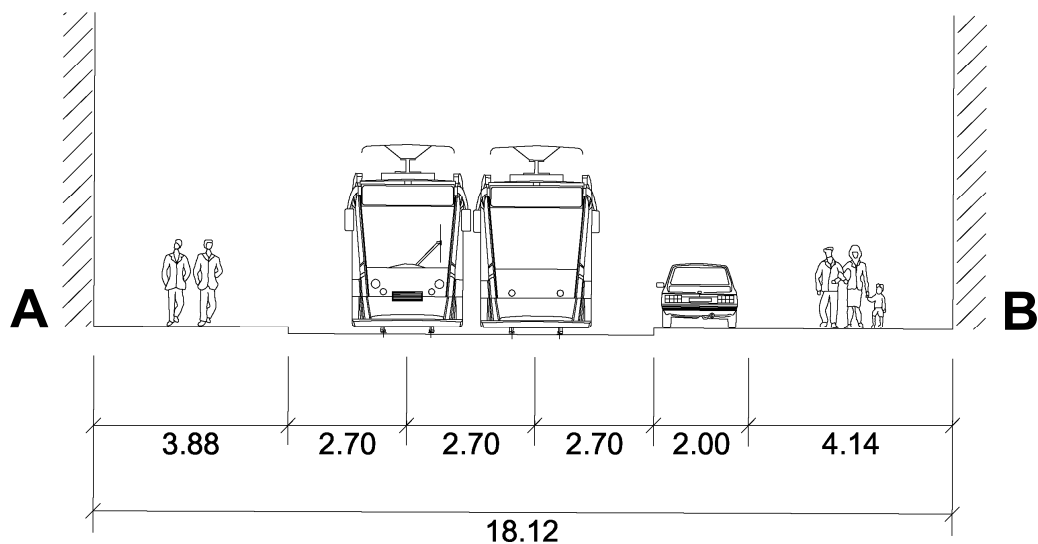
*In der Gebäudenische vor der Liegenschaft Nr. 15 entsteht auf Wunsch der Bevölkerung ein Aufenthaltsort. Unter den bestehenden vier Bäumen entsteht eine chaussierte Fläche mit Sitzbänken und einer Kleinplakatsäule (Kleinplakattrommel) für Informationen aus dem Quartier.*

d) Querschnitt Klybeckstrasse Nr. 50; Situation Heute und nach der Umgestaltung

## Klybeckstrasse 50 Heute



## Klybeckstrasse 50



Der Strassenquerschnitt auf der Höhe der Klybeckstrasse Nr. 50 zeigt die Veränderung im Strassenraum. Die Fahrbahnbreite wird von 9.86 m auf 8.10 m reduziert. Das schmälere Trottoir wird dadurch um rund 1.00 m verbreitert. Die bewirtschafteten Parkplätze befinden sich neu auf dem abgesenkten Trottoir. Der Abstand zwischen Gleisachse und Randstein beträgt neu 2.70 m. Damit wird genügend Platz für das Tram und die Velos geschaffen. Das Tram kann mit diesem Querschnitt den Veloverkehr wie in der Clarastrasse überholen, wodurch sich die Verkehrssicherheit verbessert.



**e) Foto Klybeckstrasse heute und Fotovisualisierung Strassenbauprojekt**



*Standort: Ecke Feldberg-/Klybeckstrasse mit Blick in Richtung Kaserne und Kandererstrasse.*

*Die Fotos illustrieren, wie sich die Klybeckstrasse mit der Umgestaltung verändert. Die verbreiterten Trottoirs schaffen Platz für wartende Fahrgäste. Die Trottoirüberfahrt zur Kandererstrasse verbessert die Fusswegbeziehung entlang der Strasse. Durch die neue Parkplatzanordnung steht der Bevölkerung und dem Gewerbe mehr Allmendfläche zur Verfügung.*