

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission
des Grossen Rates

zum

**Ratschlag Nr. 9323 betreffend Aufwertung der
Claramatte**

vom 14. September 2004 / 040340

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 24. September 2004

INHALTSVERZEICHNIS

I. Auftrag und Vorgehen	3
II. GEGENSTAND DER VORLAGE	3
III. AUSGANGSLAGE, ÜBERLEGUNGEN DER KOMMISSION	3
1. Parkanlage "Claramatte"	3
2. Verkehrsordnung	4
a) Vorbemerkung	4
b) Parkplätze	5
c) Verkehrsführung	5
d) Zum Verfahren	5
e) Zur Kommunikation	6
3. Schlussfolgerung	7
IV. Schlussbemerkungen und Antrag	7

Anhang: Mitbericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

I. AUFTRAG UND VORGEHEN

Am 21. April 2004 wies der Grosse Rat den Ratschlag Nr. 9323 seiner Bau- und Raumplanungskommission zur Prüfung und Berichterstattung zu. Die Kommission hat diesen Ratschlag im Rahmen mehrerer Sitzungen beraten; sie hat sich von den Planungsverantwortlichen des Baudepartementes ausführlich über das Projekt orientieren lassen.

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates hat einen Mitbericht zum vorliegenden Geschäft erstattet, der diesem Bericht als Anhang beigelegt ist.

Die Bau- und Raumplanungskommission beantragt dem Grossen Rat, den Anträgen des Regierungsrates zu folgen. In formaler Hinsicht beantragt die Kommission gemäss ihrer ständigen Praxis, die beiden vom Regierungsrat vorgelegten separaten Beschlussanträge aufgrund des engen sachlichen Zusammenhangs in einem einzigen Beschluss zusammenzufassen.

II. GEGENSTAND DER VORLAGE

Gegenstand des vorliegenden Beschlussantrags ist die Vergrösserung der bestehenden Grünzone "Claramatte" um ca. 1'600 m², die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe III sowie die Bewilligung eines Baukredits im Umfang von CHF 2'110'000.-- für die Vergrösserung der Parkanlage und die Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur. Zusätzlich fallen gebundene Ausgaben im Umfang von CHF 1'150'000.-- an (CHF 860'000.-- für IWB-Werkleitungssanierungen und CHF 280'000.-- für die zusätzliche Entwicklung der Grünanlage in den Jahren 2005-2009).

Nicht Gegenstand des vorliegenden Geschäfts ist die Verkehrsordnung rund um die Claramatte (Parkplätze, Verkehrsführung und Geschwindigkeitslimiten).

III. AUSGANGSLAGE, ÜBERLEGUNGEN DER KOMMISSION

1. Parkanlage "Claramatte"

Die Claramatte erfüllt im heutigen Zustand die Erwartungen der Anwohnerschaft an einen Quartierpark nur in beschränktem Ausmass. Der Zugang zur Grünanlage ist nicht optimal und die Gestaltung der Parkfläche entspricht den Nutzungsbedürfnissen nicht.

Aufgrund dieser Ausgangslage entschloss sich die Christoph Merian Stiftung vor einigen Jahren dazu, eine Neugestaltung der Claramatte zu finanzieren. Im Jahre 2000 führte sie einen Studienauftrag mit fünf eingeladenen Planerteams durch. Dieser Prozess brachte ein Projekt hervor, welches eine vollständige Neugestaltung der Parkanlage sowie eine Verbreiterung derselben auf den beiden Längsseiten (Drahtzug- und Klingentalstrasse) um je 4,5 Meter vorsieht.

Eine wesentliche Voraussetzung der Realisierung dieses Projektes (insbesondere der Verbreiterung der Grünanlage) bestand darin, dass die Parkplätze am Rand der Claramatte aufgehoben werden. Die Aufhebung dieser insgesamt 154 oberirdischen Parkplätze wurde dadurch ermöglicht, dass an der Klingentalstrasse ein neues Parkhaus mit 285 unterirdischen Parkplätzen gebaut wurde. Das Verfahren zur Aufhebung der oberirdischen Parkplät-

ze ist inzwischen rechtskräftig abgeschlossen; das neue Parkhaus ist seit einigen Wochen in Betrieb.

Damit ist der Weg frei zur Realisierung der von der Christoph Merian Stiftung angeregten Neugestaltung der Claramatte. Die Realisierung dieses Projektes bedarf aus verschiedenen Gründen eines Beschlusses des Grossen Rates: Erstens ist die bestehende Grünzone um rund 1'600 m² zu vergrössern, was eine Änderung des Zonenplans beinhaltet. Zweitens wird dem Gebiet der Claramatte die Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet, was mit einer Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans (LESP) verbunden ist. Drittens sind gewisse Bauarbeiten im Kostenumfang von CHF 2'110'000.-- vom Kanton zu finanzieren, weshalb der Grosse Rat einen entsprechenden Kredit zu bewilligen hat.

Die vom Kanton zu finanzierenden Arbeiten beinhalten zweierlei: Erstens trägt der Kanton die Kosten für die Vergrösserung der Grünanlage (Rückbau der Parkplätze); diese Kosten betragen CHF 410'000.-- und gehen zu Lasten des Mehrwertabgabefonds (vgl. die Kostenaufstellung in Ziff. 4.4 des Ratschlags). Zweitens trägt der Kanton die Kosten für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere die Anpassung der Fahrbahnbreite, die Anhebung der Fahrbahn im Bereich der Zugänge zur Grünanlage und die Einführung von "Tempo 30" in der Klingentalstrasse); diese Kosten betragen CHF 1'700'000.-- (vgl. die Kostenaufstellung in Ziff. 5.7 des Ratschlags). Zusätzlich fallen bei den IWB Kosten von CHF 860'000.-- für Werkleitungssanierungen an; dabei handelt es sich um gebundene Ausgaben, die keines separaten Beschlusses des Grossen Rates bedürfen.

Die Christoph Merian Stiftung trägt die Kosten für die Neugestaltung der gesamten Grünanlage. Diese Kosten sollen ca. CHF 2'800'000.-- betragen.

Die eigentliche Neugestaltung der Grünanlage ist im Ratschlag des Regierungsrates ausführlich beschrieben, weshalb hier auf entsprechende Ausführungen verzichtet werden kann. Mit der Erweiterung und Neugestaltung der Claramatte erhält das mit Grünflächen nur unzureichend ausgestattete untere Kleinbasel eine schon lange gewünschte Aufwertung.

Die Kommission hat sich beim Baudepartement danach erkundigt, ob die Neugestaltung der Claramatte eine Erhöhung der Unterhaltskosten mit sich bringen wird. Gemäss schriftlich erteilter Auskunft ist dies nicht der Fall. Es ist lediglich damit zu rechnen, dass in den ersten Jahren ein zusätzlicher Entwicklungsaufwand anfällt; in Ziff. 4.4 des Ratschlags wird dieser zusätzliche Entwicklungsaufwand auf CHF 400'000.-- bis CHF 500'000.--, verteilt auf fünf Jahre, geschätzt. Nach Auskunft des Baudepartementes konnte dieser erwartete Entwicklungsaufwand im Rahmen einer seither erfolgten Überarbeitung des Projektes reduziert werden. Nach dem heutigen Planungsstand soll der ausserordentliche Entwicklungsaufwand nur noch CHF 280'000.--, verteilt auf die Jahre 2005-2009, betragen.

2. Verkehrsordnung

a) Vorbemerkung

Wie oben erwähnt wurde, ist die Verkehrsordnung rund um die Claramatte nicht Gegenstand der vorliegenden Beschlussanträge. Es besteht jedoch zwischen der Verkehrsordnung und dem vom Grossen Rat zu fassenden Beschluss ein enger sachlicher Zusammenhang. Aus diesem Grund hat die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen

Rates (UVEK) einen Mitbericht zum vorliegenden Geschäft erstattet, der diesem Bericht als Anhang beigelegt ist. Auch aus der Sicht der Bau- und Raumplanungskommission sind einige Bemerkungen zur Neuordnung des Verkehrs angebracht.

b) Parkplätze

Die Aufhebung einer grösseren Anzahl oberirdischer Parkplätze, von welchen etliche nicht kostenpflichtig waren, wurde von einigen Kommissionsmitgliedern kritisiert, da der Verlust solcher Parkierrmöglichkeiten für das ansässige Gewerbe grosse Nachteile mit sich bringe. Das Parkhaus sei für das Gewerbe kein adäquater Ersatz. Für die Wohnbevölkerung hingegen dürfte das Parkhaus eher von Nutzen sein, weil viele Leute einen reservierten (kostenpflichtigen) Dauerparkplatz im Parkhaus der täglichen Suche nach einer oberirdischen Parkierrmöglichkeit vorzögen.

Zu bemerken ist in diesem Zusammenhang, dass gegen die Aufhebung der Parkplätze ein Rekurs eingelegt wurde (vgl. Ziff. 3.4 des Ratschlags). Das Polizei- und Militärdepartement zeigte sich in der Folge dazu bereit, insbesondere im Interesse des ansässigen Gewerbes als teilweiser Ersatz für die aufgehobenen Parkflächen insgesamt 16 neue kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze zu schaffen. Diese Kurzzeitparkplätze existieren im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts noch nicht; sie sollen in nächster Zeit eingerichtet werden. Aufgrund dieses Entgegenkommens verzichtete der Rekurrent auf eine Weiterverfolgung des Rekursverfahrens. Weitere Rekurse wurden nicht eingelegt.

c) Verkehrsführung

Die Frage der Verkehrsführung wird im angefügten Mitbericht der UVEK ausführlich behandelt. In der Bau- und Raumplanungskommission wurde die Frage nochmals aufgeworfen, ob in der Klingentalstrasse im Bereich zwischen der Hammerstrasse und dem neuen Parkhaus Einbahnverkehr vorgesehen werden soll. Die Kommission hat sich, im Bewusstsein, dass ihre Äusserung nur empfehlenden Charakter haben und nicht Gegenstand eines Antrags an den Grossen Rat sein kann, mit 6 Stimmen gegen 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen gegen diesen Vorschlag entschieden.

d) Zum Verfahren

Bei der Behandlung des vorliegenden Geschäfts in der Kommission erwiesen sich in erster Linie die Fragen der Verkehrsordnung, insbesondere das Parkplatzregime, als umstrittene und in diesem Sinne diskussionswürdige Punkte. Zwar ist der Grosse Rat in diesen Fragen nicht entscheidungsbefugt, weil die Verkehrsordnung in die Kompetenz des Regierungsrates fällt. Aber es ist in der politischen Praxis keine ungewöhnliche Situation, dass das Parlament im Rahmen der Behandlung einer Vorlage auch zu denjenigen Rahmenbedingungen seine Meinung äussert, die formell in die Entscheidungsbefugnis der Exekutive fallen. Je nach dem, wie deutlich das Parlament in solchen Fällen seine Präferenz zum Ausdruck bringt, und je nach der Wichtigkeit des betroffenen Gegenstands, pflegt der Regierungsrat in solchen Fällen entweder eine entsprechende Handhabung im Rahmen der parlamentarischen Debatte verbindlich zu Protokoll zuzusichern oder zumindest bei seiner späteren Entscheidung die Meinungsäusserung des Parlamentes angemessen zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Fall ist dies in Bezug auf die besonders umstrittene Parkplatzsituation nicht möglich, weil der Regierungsrat in dieser Sache schon vor der parlamentarischen Debatte rechtskräftig entschieden und damit bis auf weiteres jeden Handlungsspielraum aufgegeben hat. Dieses Vorgehen ist zwar rechtlich korrekt, aber politisch unbefriedigend. Es ist aus der Sicht einer parlamentarischen Kommission (und aus der Sicht des Parlamentes überhaupt) unbefriedigend, wenn ein Projekt zur Beurteilung ansteht, dessen Hauptstreitpunkte der Beschlussfassung des Parlamentes entzogen sind, weil sie bereits vorweg in einem Verwaltungsverfahren rechtskräftig entschieden wurden. Wenn ein parlamentarisches Geschäft mit konkreten, politisch bedeutenden Verwaltungsakten eng verbunden ist, sollte die Exekutive mit der definitiven Entscheidung über diese dem Parlament formell entzogenen Verwaltungssachen warten, bis der Beschluss des Parlamentes in der Hauptsache vorliegt. Wäre der vorliegende Ratschlag dem Grossen Rat vorgelegt worden, bevor der Regierungsrat über das Parkplatzregime entschieden hätte, so hätte der Grosse Rat in der einen oder anderen Weise noch seine Meinung zum Parkplatzregime äussern und sich allenfalls gewisse Zusagen vom Regierungsrat machen lassen können; unter Umständen hätte die in Aussicht gestellte Parkierordnung sogar zur Ablehnung der Vorlage führen können, falls sich dafür eine Mehrheit gefunden hätte. Diese politische Ausmarchung ist im vorliegenden Fall aufgrund des vom Regierungsrat gewählten Vorgehens nicht möglich, was - unabhängig vom politischen Standpunkt - nicht befriedigend ist.

e) Zur Kommunikation

Die oben erwähnte Aufhebung von 154 oberirdischen Parkplätzen am Rand der Claramatte wurde vom Regierungsrat im Zusammenhang mit der Bewilligung des Baus eines neuen Parkhauses an der Klingentalstrasse verfügt. Der Regierungsrat sicherte den Betreibern des neuen Parkhauses im Voraus zu, dass die Aufhebung dieser Parkplätze auf den Termin der Parkhauseröffnung vollzogen würde. Bei der Abgabe dieser Zusicherung, zu welcher der Regierungsrat nicht verpflichtet war, ging der Regierungsrat offenbar davon aus, dass im Moment der Parkhauseröffnung der hier zur Diskussion stehende Grossratsbeschluss bereits gefasst und rechtskräftig wäre. Dies hätte es ermöglicht, im Moment der Parkhauseröffnung mit den Bauarbeiten zur Vergrösserung der Claramatte zu beginnen; die Aufhebung der Parkplätze wäre damit als Teil dieser Bauarbeiten erschienen und von der Öffentlichkeit verstanden worden. Leider gelang es aber dem Regierungsrat nicht, den entsprechenden Ratschlag dem Grossen Rat so frühzeitig zuzustellen, dass eine Beschlussfassung des Grossen Rates noch vor der Eröffnung des Parkhauses möglich gewesen wäre. Aufgrund der den Parkhausbetreibern abgegebenen Zusicherung musste die (rechtskräftig verfügte) Aufhebung der Parkplätze trotzdem bereits im Moment der Eröffnung des Parkhauses vollzogen werden. Die physisch noch vorhandenen Parkflächen wurden daher mit einem Parkverbot belegt und versperrt. Dass diese Situation, auch wenn sie nur einige Monate andauern soll, von der Bevölkerung nicht verstanden wird und einige Verärgerung hervorruft, ist nicht verwunderlich. Dazu kommt noch, dass der Anwohnerschaft offenbar zugesichert wurde, die Aufhebung der Parkplätze werde erst bei Beginn der Bauarbeiten vollzogen - eine Zusage, die angesichts der geschilderten Abfolge der Ereignisse nicht eingehalten werden konnte.

Die im Zusammenhang mit den hier geschilderten Ereignissen entstandene Verärgerung hätte vermieden werden können, wenn der Regierungsrat es unterlassen hätte, sowohl ei-

ner privaten Bauherrschaft als auch der Anwohnerschaft Zusicherungen abzugeben, für deren Einhaltung er nicht unabhängig von der Beschlussfassung des Grossen Rates eintreten konnte.

3. Schlussfolgerung

Bei der Beurteilung der hier zur Diskussion stehenden Beschlussanträge spielt eine allfällige politische Präferenz bezüglich der Verkehrsordnung, insbesondere bezüglich des Parkplatzregimes, keine Rolle, da die Verkehrsordnung nicht Gegenstand der Beschlussanträge ist und insbesondere das Parkplatzregime bereits rechtskräftig festgelegt ist (unter Vorbehalt der noch einzurichtenden 16 neuen Kurzzeitparkplätze).

Aufgrund dieser Ausgangslage wird die vorgeschlagene Neugestaltung der Claramatte von einer überwiegenden Mehrheit der Kommission begrüsst. Insbesondere zu begrüssen ist das grosse finanzielle Engagement der Christoph Merian Stiftung. Die Neugestaltung der Parkfläche wird zweifellos zu einer spürbaren Aufwertung des Quartiers führen, von der die Anwohnerschaft profitieren wird. In diesem Zusammenhang sind die vom Kanton zu erbringenden finanziellen Leistungen gerechtfertigt.

IV. SCHLUSSBEMERKUNGEN UND ANTRAG

Die Kommission hat diesen Bericht und die nachstehenden Anträge mit 9 Stimmen gegen 2 Stimmen ohne Enthaltungen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, den nachstehenden Beschlussanträgen zuzustimmen.

14. September 2004

Namens der Bau- und Raumplanungskommission

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, reading 'A. Albrecht' with a stylized flourish at the end.

Dr. Andreas C. Albrecht

Grossratsbeschluss

betreffend

Zonenänderung und Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufe für den Bereich der Claramatte sowie Finanzierung der Vergrösserung der Parkanlage Claramatte und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur

vom ...

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 9314 des Regierungsrates und den Bericht Nr. **XXXX** seiner Bau- und Raumplanungskommission, 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.
3. Der Grosse Rat 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.

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

¹ SG 730.100.

² SG 780.100.

³ SG 814.41.

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.

Den Einsprechern und Einsprecherinnen ist dieser Beschluss als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen; die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle eines Referendums, nach der Annahme dieses Beschlusses in der Volksabstimmung. Wird der Beschluss in der Volksabstimmung abgelehnt, so ist den Einsprechern und Einsprecherinnen eine persönliche Mitteilung zuzustellen, dass ihre Einsprache obsolet geworden ist.

Der Rekurs ist innerhalb von zehn Tagen nach Zustellung dieses Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzuzeigen. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge des Rekurrenten oder der Rekurrentin und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

Mitbericht zum Ratschlag Nr. 9323, Aufwertung der Claramatte hinsichtlich Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur

Der Ratschlag Nr. 9323 wurde vom Grossen Rat an die Bau- und Raumplanungskommission überwiesen. Zwischen den Präsidien von BRK und UVEK wurde vereinbart, dass die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission jene Teile des Ratschlags einer näheren Betrachtung unterzieht, welche mit der Verkehrsinfrastruktur des Gesamtprojektes zu tun haben, und dass die UVEK dazu einen Mitbericht an die BRK verfasst.

Die UVEK hat sich an insgesamt drei Sitzungen über die Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der Aufwertung der Claramatte auseinandergesetzt. Hauptziel der Neuordnung des Verkehrsregimes im Bereich Claramatte ist es, die Aufwertungsmassnahmen gesamthaft zu begleiten und insbesondere das Umkreisen der Claramatte durch Autos zu vermeiden. Die einzelnen Massnahmen sind an diesen Zielen zu messen.

Folgende Themen wurden in der UVEK näher erörtert:

- Gegenverkehr Klingentalstrasse

Die Wegfahrt aus dem neuen Parking an der Klingentalstrasse zwischen Claragraben und Hammerstrasse soll möglichst direkt zum übergeordneten Strassennetz führen. Aus diesem Grund ist die Einführung von Gegenverkehr in der Klingentalstrasse notwendig. Würde nur die heutige Fahrtrichtung bestehen bleiben, müsste ein Auto, um auf die Feldbergstrasse und damit z.B. ins Grossbasel zu gelangen, via Claragraben und Drahtzugstrasse in die Hammerstrasse fahren und würde so natürlich die Claramatte umkreisen müssen, was ja vermieden werden soll.

Der Widerstand der Anwohnerschaft gegen die Einführung des Gegenverkehrs in der Klingentalstrasse ist beträchtlich: Die Strasse sei in der heutigen Nutzung zu eng für eine zusätzliche Spuren neben den notwendigen Umschlagplätzen für eine Theater und drei Institutionen mit z.T. schwerbehinderten Personen. Nach Gesprächen zwischen Anwohnerschaft und Baudepartement schlägt dieses vor, in einer ersten Phase von einer Öffnung der Klingentalstrasse für den Gegenverkehr zwischen Riehenring und Hammerstrasse abzusehen. Zentral ist die Möglichkeit des Gegenverkehrs zwischen Claragraben und Hammerstrasse, daran soll festgehalten werden, so dass die Autos aus dem Parking direkt in die Hammerstrasse fahren können.

Die UVEK begrüsst den Kompromiss, welcher hoffentlich die Vorbehalte gegenüber dem Gesamtprojekt reduzieren lässt. Anhand von Verkehrszählungen heute und ca. ein Jahr nach Realisierung des neuen Verkehrsregimes soll festgestellt werden, wie die Verkehrsflüsse und die Belastungen einzelner Strassenabschnitte sich verändern. Sollte es sich als notwendig erweisen, müsste die Öffnung auch des oberen Teils der Klingentalstrasse für die Gegenverkehr in Wiedererwägung gezogen werden.

- **Fahrtrichtung Drahtzugstrasse**

Es wurde untersucht, ob die Fahrtrichtung der Drahtzugstrasse nicht umgekehrt werden könnte, um damit das Umkreisen der Claramatte zu verhindern. Es zeigte sich jedoch, dass dies nicht möglich ist, weil sonst der Verkehr aus der Clarastrasse nicht abfliessen kann: Von der Clarastrasse her kommend muss der motorisierte Verkehr rechts in den Claragraben abbiegen und danach via Drahtzugstrasse in die Hammerstrasse, da der Claragraben ab Drahtzugstrasse für den Gegenverkehr gesperrt ist. Das vorgeschlagene Verkehrsregime, welches die Fahrtrichtung der Drahtzugstrasse beibehält und sie neu der Tempo 30-Zone zuordnet, ist somit sinnvoll.

- **Parkplätze**

Gesamthaft werden im ganzen Planungssperimeter 131 zusätzliche Parkplätze geschaffen. Die Parkplätze an der Oberfläche werden zugunsten der Aufwertung der Claramatte aufgehoben, da gleichzeitig bzw. bereits diesen Sommer das neue Parking an der Klingentalstrasse mit 285 Plätzen eröffnet wird.

Die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Parkings ist rechtsgültig verkehrspolizeilich verfügt. Trotzdem ist nach wie vor Widerstand gegen das Gesamtprojekt Aufwertung Claramatte insbesondere aus Gewerbekreise wegen der Parkplatzfrage spürbar. Ein Teil des Gewerbes hält sich für benachteiligt, wenn nicht in unmittelbarer Nähe ein oberirdischer Parkplatz vorhanden ist. Es stand daher der Vorschlag im Raum, ob nicht in der Drahtzugstrasse weitere neben den vorgesehenen Kurzzeitparkplätzen geschaffen werden könnten.

Die UVEK hat zur Kenntnis genommen, dass der vorliegende Vorschlag bereits ein Kompromiss ist, den man nach Gesprächen mit Einsprechern traf, denn ursprünglich waren an der Drahtzugstrasse gar keine Parkplätze vorgesehen. Die Investoren des Parkings und die Anwohnerschaft gingen bei der Publikation noch von diesem Stand aus, was auch einen gewissen Vertrauensschutz verlangt.

Angesichts der gesamthaft ansehnlichen Anzahl zusätzlicher Parkplätze für das ganze Quartier und dem Ziel der Beruhigung der die Claramatte umgebenden Strassen findet es die Mehrheit der UVEK richtig, lediglich 16 Kurzzeitparkplätze an der Oberfläche zu erhalten.

- **Tempo 30 in Hammerstrasse und Claragraben**

Ein Teil der Kommission ist der Meinung, dass eine konsequente Beruhigung des Quartiers und der an die Claramatte anschliessenden Strassen nur verwirklicht werden kann, wenn auch die Hammerstrasse und der Claragraben der Tempo 30-Zone zugeordnet würden. Dass die Hammerstrasse Tempo 30 werden soll, ist schon lange in Diskussion und bereits vor vielen Jahren von der regierungsrätlichen Delegation Verkehr beschlossen worden. Das PMD tut sich offenbar schwer mit der Umsetzung, ebenso mit der Öffnung für den Velogegenverkehr, welche separat projiziert wird.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass diese Vorlage nicht noch mit einem zusätzlichen Konfliktpunkt beladen werden sollte. Eine Mehrheit der UVEK bedauert aber, dass die Chance verpasst wurde, mit der Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur in diesem Geviert auch die Umsetzung der Tempo 30-Zonen an die Hand zu nehmen.

- **Flankierende Massnahmen**

Damit die Aufwertungsmassnahmen für die Claramatte ihre Wirkungen auch entfalten können, müssen flankierende Massnahmen ergriffen werden. Insbesondere ist dem ständigen Umkreisen der Claramatte durch den Freiverkehr mit vermehrter Polizeipräsenz, Kontrollen und Bestrafung unnötiger Fahrten zu begegnen.

Die UVEK hat sich am 15. Juni mit 8 zu 1 Stimmen (bei zwei Enthaltungen) für die Realisierung der vorgeschlagenen Verkehrsregimes ausgesprochen, dies mit der oben beschriebenen Anpassung, was den Gegenverkehr in der Klingentalstrasse anbelangt.

In diesem Sinne bitten wir die BRK, dem Grossen Rat die Zustimmung zu den Krediten für die Anpassung und Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur zu beantragen.

Basel, 15. Juni 2004

Für die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:


Die Präsidentin