

## Arealentwicklung **klybeckplus**

### Öffentliche Beteiligungsveranstaltung vom 19.09.2017

# Auswertung

---

#### Inhalt

<b>1. Die Arealentwicklung <i>klybeckplus</i>.....</b>	<b>2</b>
1.1. Planungsziele .....	2
1.2. Testplanung und Synthesephase.....	2
1.3. Öffentliche Beteiligung.....	3
1.4. Beteiligungsveranstaltung vom 19. September 2017 .....	4
<b>2. Feedback (wichtigste Aussagen aus den Tischdiskussionen).....</b>	<b>5</b>
<b>3. Zusammenfassung der Feedbackaussagen (nach Themen).....</b>	<b>10</b>
3.1. Stadtstruktur .....	10
3.2. Freiraum .....	10
3.3. Verkehr.....	11
3.4. Nutzungen .....	12
3.5. Identitätsstiftende Merkmale .....	13
3.6. Weitere Hinweise.....	13
<b>4. Schlussfolgerungen.....</b>	<b>14</b>

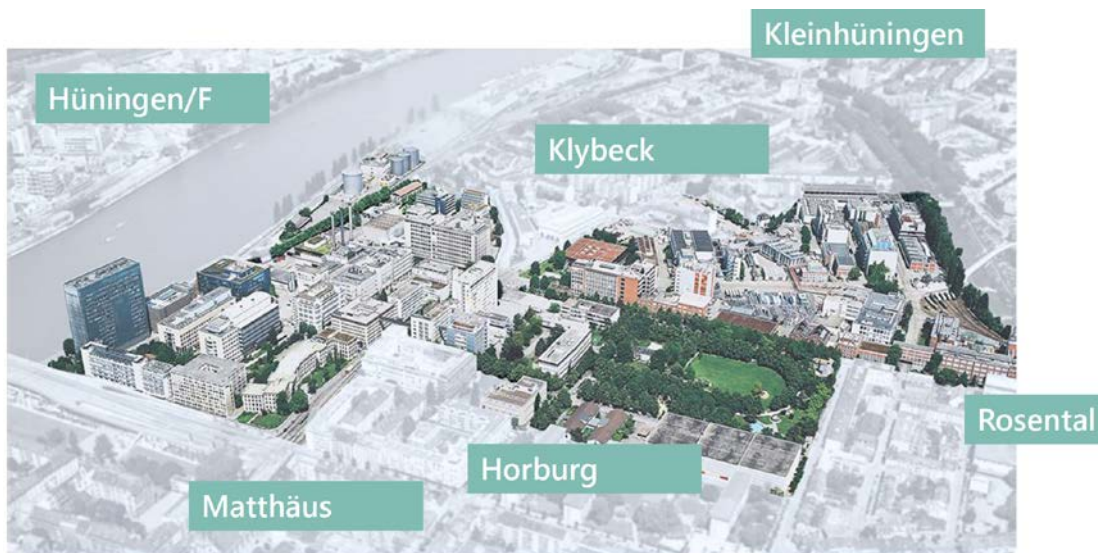
#### Verfassende

Mia Nold, Michael Emmenegger  
Zürich, 27. Oktober 2017

## 1. Die Arealentwicklung *klybeckplus*

### 1.1. Planungsziele

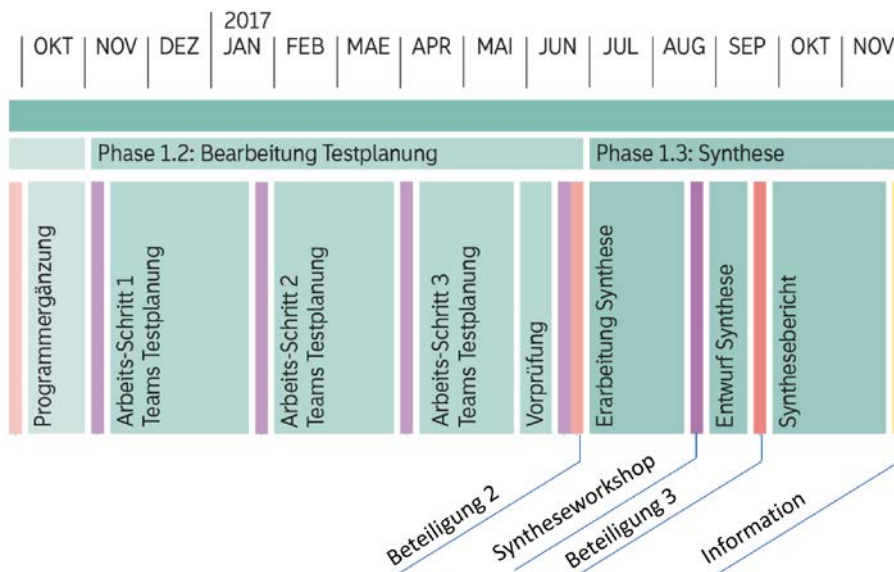
Das Klybeckareal wird von BASF und Novartis heute kaum mehr für die industrielle Produktion benötigt. Die Grundeigentümerinnen haben sich 2016 mit dem Kanton Basel-Stadt zusammengeschlossen, um die Zukunft dieser Fläche von rund 300'000 Quadratmetern gemeinsam zu planen. Mit einer Planungsvereinbarung haben sich die Partner 2016 darauf verständigt, ein neues, zusammenhängendes Stück Stadt zu entwickeln. Durch die Öffnung des Areals entsteht eine Vernetzung zwischen Kleinhüningen, Klybeck, Horburg und Matthäus. Das grosse Areal bietet Raum für unterschiedlichste Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur und öffentliche Einrichtungen. Wohnen ist in unterschiedlichen Segmenten vorgesehen. Bis 50'000 Quadratmeter Grundstücksfläche sollen für die laufende Marktnachfrage nach Wirtschaftsflächen bereitgestellt werden, eventuell auch als Erweiterungsstandort für den Switzerland Innovation Park Basel Area.



Planungsperimeter

### 1.2. Testplanung und Synthesephase

Im ersten Halbjahr 2017 haben vier Städtebauteams im Rahmen einer mehrstufigen Testplanung städtebauliche Konzepte für das Areal Klybeck erarbeitet. Die Beiträge von Diener & Diener, Basel, Hans Kollhoff, D-Berlin, OMA – Rem Koolhaas, NL-Rotterdam und Albert Speer & Partner, D-Frankfurt am Main bilden die Grundlage für die städtebauliche Synthese. In der Synthese werden die Erkenntnisse aus der städtebaulichen Testplanung und der Beteiligung konkretisiert. Thematische Grundsätze wie Baustruktur, Verkehr, Freiraum und Nutzungen werden definiert und die weiteren Entwicklungs- und Arbeitsschritte dargelegt. Die vier Projekte werden nicht zu einem neuen Projekt kombiniert. Der Syntheserbericht dokumentiert den Testplanungsprozess, die Testplanungsergebnisse und die daraus gewonnenen Erkenntnisse. Den Zwischenstand der Synthese stellten die Planungsverantwortlichen am 19. September 2017 im Rahmen der dritten Beteiligungsveranstaltung der interessierten Öffentlichkeit vor.



Ablauf Testplanung und Synthesephase

### 1.3. Öffentliche Beteiligung

Innerhalb eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens wird der interessierten Quartier- und Stadtbevölkerung Gelegenheit geboten, sich in diesen Planungsprozess einzubringen. Erstmals wurden Interessierte dabei vor Beginn der eigentlichen Testplanung einbezogen: Ende September 2016 trafen sich rund 150 Personen, die sich an moderierten Workshops zur anstehenden Arealentwicklung austauschten. Am 17. Juni 2017 wurden die Ergebnisse aus der Testplanung im Rahmen der zweiten Beteiligungsveranstaltung unter über 180 Teilnehmenden diskutiert und an der dritten Beteiligungsveranstaltung vom 19. September 2017 gaben rund 170 Personen ihr Feedback zum Zwischenstand der Synthese der Testplanung ab.

Die Ergebnisse der Veranstaltung vom 19. September sind in diesem Bericht zusammengestellt. Sie fließen als Feedback in die noch bis Ende November 2017 dauernde Bearbeitungsphase der Synthese ein. Der Synthesebericht bildet die Grundlage für den behördenverbindlichen Stadtteilrichtplan.



Ablauf Beteiligung 2016 und 2017

#### **1.4. Beteiligungsveranstaltung vom 19. September 2017**

Rund 170 Teilnehmende haben an der dritten Beteiligungsveranstaltung ihr Feedback zum Zwischenstand der Synthese der Testplanung abgegeben. Sie haben gesagt, was ihnen dabei auffällt und was ihre Reaktion dazu ist.

Die Teilnehmenden arbeiteten in 20 Tischgruppen zu folgenden fünf Themen:


1. Stadtstruktur
2. Freiraum
3. Verkehr
4. Nutzungen
5. Identitätsstiftende Elemente


Das Feedback wurde schriftlich festgehalten. Die Ergebnisse der Veranstaltung wurden protokolliert. Das Protokoll bildet die Grundlage für die folgende Auswertung. In der Auswertung wurde alle Aussagen gesammelt und zusammenfassend beschrieben. Protokoll und Auswertungsbericht können auf der Projektwebsite klybeckplus heruntergeladen werden. Alle weiteren Unterlagen zur Beteiligungsveranstaltung (Präsentation, Unterlagen zum Zwischenstand der Synthese, Veranstaltungsbericht zum Abend) finden sich ebenfalls auf der Website [www.klybeckplus.ch](http://www.klybeckplus.ch).

## 2. Feedback (wichtigste Aussagen aus den Tischdiskussionen)

Thema	Feedback (in Klammer die Tischgruppen-Nr.)
<i>Stadtstruktur</i>	<i>Aussagen</i>
Bauliche Dichte und Nutzungsdichte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hochhäuser grundsätzlich gut, aber nicht nur an einem Ort konzentriert. Nutzungsmischung Hochhäuser wichtig (1)</li> <li>- <u>Nutzungsdichte 3.0</u> ist zu verklausuliert. Was bedeutet das? Zu hoch? (11)</li> </ul>
Durchlässigkeit Bebauungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchlässige Bebauungsstruktur für Langsamverkehr → auch N – S (6)</li> <li>- Städtebauliche Struktur darf nicht Belegung einengen; muss permanent möglich sein (11)</li> <li>- Wirtschaftsfläche Durchlässig/Gefahr! (16)</li> </ul>
Stadtachsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Platzabfolge Rheinpark/ Klybeckplatz/ Horburgpark (6)</li> <li>- Verknüpfung Horburgpark – Klybeckplatz (6)</li> <li>- Gute Verbindung zu Horburgpark und Rhein (11)</li> <li>- Rhein – Wiese evtl. Verbindung „Wasser“ (16)</li> <li>- Öffnung Klybeckplatz Dreirosenbrücke. Nord/Süd Verbindung. Dreirosenbrücke/ Wiesenplatz/ Kleinhüningen (16)</li> </ul>
Klybeckplatz (Baustuktur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klybeckplatz gut. Verkehrssituation muss entflechtet werden, z.B. Place de la Republique. Verbindung mit Horburgpark (à la Diener) wichtig (1)</li> <li>- <u>Klybeckplatz</u> Aufenthaltsqualität &lt;-&gt; Verkehrsknotenpunkt kritisch (11)</li> <li>- Positives Beispiel Tellplatz: Entflechtung räumlich grosszügige Fläche → Aufenthalt nicht am Rand (11)</li> </ul>
<i>Freiraum</i>	<i>Aussagen</i>
Definition Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Was ist Freiraum? Was wird darunter verstanden? Muss detaillierter auf-gegliedert werden (zu allgemein, z.B. Kategorien ruhig, lärmig, undefinierte Flächen für Quartier selber entwickeln) (2)</li> <li>- Definition von Freiraum muss geklärt werden → wie wird Anspruch eingelöst. Platz zum Verweilen 110'000m2 Freifläche umzusetzen (7)</li> <li>- <u>Was ist eigentlich Freiraum?</u> Muss weiter gedacht werden bei klybeckplus. Öffentlich draussen und drinnen, aber: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kein Ausschluss</li> <li>o 24h zugänglich</li> <li>o Nicht fertig definiert (17)</li> </ul> </li> </ul>

Thema	Feedback (in Klammer die Tischgruppen-Nr.)
Ansprüche an Freiraum (Grösse, Verteilung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es braucht verschiedene Freiraumprinzipien. Wie ein Menu (öffentlich, halböffentlich, privat) (17)</li> <li>- Freiräume ≠ nur Grünräume. z.B. alte Industriehallen nutzen (12)</li> <li>- Freiraum soll möglichst Grünraum sein → bringt grösste Aufenthaltsqualität (17)</li> <li>- Grosse zusammenhängende Grünflächen sind wichtig. Nicht nur kleine Pocketparks. Insbesondere am Rhein und Wiese (als Entlastung der Dichte) (1)</li> <li>- Grundsätzlich grössere Flächen statt kleine Pocketparks (2)</li> <li>- Freiraum nicht nur an Rhein, Wiese, Horburg, sondern an vielen Orten (7)</li> <li>- Mehrere, klug verteilte (dezentrale) Grünflächen/ Freiräume und Vergrößerung Horburgpark → prioritär planen (12)</li> <li>- Nur Horburgpark als „Platz-Park“ reicht nicht. Braucht weitere grosse Flächen am Stück (17)</li> <li>- Freiräume sollen offene, unverplante Flächen beinhalten → Dauerprovisorium das unterschiedliche Zwischennutzungen ermöglicht (12)</li> <li>- Nicht nur für eigene Bebauung sorgen, sondern auch die Nachbarquartiere beachten und Flächen für allgemeine Bevölkerung sichern (2)</li> </ul>
Freiraumachse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Was ist Freiraumachse? Tram vs. Freiraumachse scheint sich zu widersprechen (2)</li> <li>- Freiraumachse begrüsst. Zwingend Anbindung Horburgpark (7)</li> <li>- Klybeckplatz MIV frei (12)</li> </ul>
Rheinpromenade	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Freiraum an Rhein. Naturbelassen (7)</li> <li>- Realisierung grosszügiger Flächen am Rhein vs. Grundeigentümer Novartis. Rheinzone mit genügend Abstand zu Wohnen (Lärmkonflikte) (2)</li> </ul>
Stadtklima	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird Stadtklima ausreichend beachtet? Meteorologisches und optisches/emotionales Klima/ Wohlbefinden/ Sichtachsen/ Grösse der Flächen! (2)</li> </ul>
Integraler Betrachtungsperimeter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Punkt Integraler Betrachtungsperimeter (vgl. Lageplan) → besser klären. Da möglicher Konflikt Bebauung und Freiraum (17)</li> </ul>
<i>Verkehr</i>	<i>Aussagen</i>
Ansprüche an Planung / Innovation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehr: Konservativer Ansatz → Innovation fehlt → Autofreies Quartier → Trennung/ Überlagerung schnell/ langsam (18)</li> <li>- Zukunftsweisende Verkehrstechnologien fehlen! (8)</li> <li>- Zu wenig bestehende Verkehrsstrukturen beachtet (3-Rosen Brücke) (8)</li> <li>- Das neue Quartier soll eine neue Verkehrsplanung bekommen, wir haben jetzt diese Möglichkeit! (13)</li> <li>- „Labor“ der Mobilität (3)</li> <li>- Grosszügige Verkehrsplanung (8)</li> <li>- Neue Mobilitätsplanung soll auf MIV-Reduktion abzielen (13)</li> <li>- Das neue Klybeck soll Leitplanken für wenig MIV mitplanen (13)</li> </ul>

Thema	Feedback (in Klammer die Tischgruppen-Nr.)
Verbindungsachsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grüne Achse zwischen Wiese und Klybeckplatz muss unbedingt autofrei bleiben: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Um wirklich einen grünen Raum/ Erholungsraum zu ermöglichen</li> <li>o Um Klybeckplatz nicht zusätzlich mit MIV zu belasten (13)</li> </ul> </li> <li>- Wo möglich „shared space“ Strassenräume (3)</li> <li>- Freiraumachse (Wiese - Klybeckplatz) muss für Langsamverkehr selbstverständlich über den Klybeckplatz geführt werden, für Langsamverkehr muss Achse über Platz fortgeführt werden (13)</li> <li>- Unklar: Erschliessung über Wiese und entlang der Wiese/ Stücki (18)</li> <li>- Öffnung Horburgpark zum Klybeckplatz würde Vereinbarkeit von Verkehrsführung und Aufenthaltsort Klybeckplatz verbessern (13)</li> <li>- Mauerstrasse nicht als Verkehrsachse definieren! Widerspruch (8)</li> </ul>
Klybeckplatz (Verkehr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Klybeck-Platz</u>: Aufenthaltsqualität vs. MIV- Routen (3)</li> <li>- Klybeckplatz muss sehr leistungsfähig sein (bis SBB / Aeschenplatz) (8)</li> <li>- Fokus auf Aufenthaltsqualität auf Klybeckplatz: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aktuelle Planung → Verkehrsreicher Knoten</li> <li>o Steht potentiell im Widerspruch zu Aufenthaltsqualität! (13)</li> </ul> </li> </ul>
Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PP (Parkplätze?) War auch Thema unterirdisch, - zentrales Parkhaus (in kontaminiertem Haus) (18)</li> <li>- Parkierung an Rändern in Sammelgaragen (3)</li> </ul>
S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S-Bahn: <ul style="list-style-type: none"> <li>o gibt unterirdische Welt</li> <li>o Keine synchrone Entwicklung</li> <li>o hängt hinten nach  (18)</li> </ul> </li> <li>- Was passiert mit Hauptwerkstätten BVB im Zusammenhang mit Klybeckplatz (Doppelnutzung: Kalkbreite) (18)</li> </ul>
Leitungstunnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitungstunnel als Anlieferungstunnel mitdenken (3)</li> <li>- Unterirdisches Logistik-Center („Zalando Center“) (3)</li> </ul>
<i>Nutzungen</i>	<i>Aussagen</i>
Aktueller Stand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konkretisierung des Nutzungskonzeptes. Verortung der Erkenntnisse (4)</li> <li>- Charakter Klybeckplatz <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Marktplatz?</li> <li>→ Aeschenplatz? (19)</li> </ul> </li> <li>- Konkretisierung fehlt → bei Programmierung Nutzungskonflikte mitdenken (14)</li> <li>- Etappierungsplan fehlt (Zeithorizont) (14)</li> <li>- Koordination zwischen verschiedenen Arealentwicklungen (Grossnutzungen) (14)</li> </ul>

Thema	Feedback (in Klammer die Tischgruppen-Nr.)
Nutzungsangebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ergänzend zu Science-Areal soll ein städtisch gesellschaftlich wichtiges Leuchtturmprojekt stationiert werden (Sporthotspot, Kulturleuchtturm) muss in m2 festgehalten werden!! (9)</li> <li>- Nutzungssetzung durch den Kanton (Chemie-Museum) (19)</li> <li>- Vielfalt durch unterschiedliche Parzellengrößen (19)</li> </ul>
Nutzungszonen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nachtnutzung als Sonderzone einrichten (93 Dezibel) (9)</li> <li>- Pioniernutzung/ Nachtnutzung in Synthese festhalten. Wieviel? Wann? Wo? (9)</li> <li>- Quartiersversorgung <ul style="list-style-type: none"> <li>- 24h Lärmzone</li> <li>- Stilles/ lautes Gewerbe (14)</li> </ul> </li> </ul>
Wohnanteil	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehr Wohnanteil 2/3 (4)</li> <li>- Instrumente definiert werden, dass günstiger Wohnraum entsteht!!! Mind. 10% sozialer Wohnungsbau durch Umlagemodelle festschreiben (9)</li> <li>- Preissegment mischen → Durchmischung Wohnformen mischen (19)</li> </ul>
Wirtschaftsflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchlässige Wirtschaftsflächen (4)</li> <li>- Mehrere, kleinere Wirtschaftsflächen (4)</li> <li>- Wirtschaftsfläche aufteilen! (19)</li> <li>- Bedürfnisse der Investoren: 30% Gewerbe ist Schmerzgrenze (19)</li> </ul>
Landerwerb Kanton Basel-Stadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Landerwerb durch Kanton für Wohnnutzungen und Freiräume (4)</li> <li>- Gemeinnützigen Wohnungsbau ermöglichen (4)</li> </ul>
Identitätsstiftende Elemente	Aussagen
Raumstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wichtig: Identität stiften durch bauliche Strukturen und Nutzung (10)</li> <li>- Gebäudeerhalt! <ul style="list-style-type: none"> <li>o Backsteinerhalt Mauerstrasse</li> <li>o K105 etc. Dreieck Klybeck (15)</li> </ul> </li> <li>- Bestandesbauten halten → Industriecharakter (5)</li> <li>- Schwierig da nicht alle bekannt (15)</li> <li>- Das Umfeld der identitätsstiftenden Gebäude muss sorgfältig berücksichtigt werden. Es soll von den inventarisierten Elementen ausgegangen werden. Charakter Industrie/ Arbeiter (20)</li> <li>- Aussagekräftige Architektur: Gegenpole zwischen neu und alt, gepflegt und rau/ einfach (15)</li> </ul>
Aneignung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebäude und Raumstruktur alleine schaffen keine Identität. Es braucht einen Prozess der Aneignung. Sie entwickelt sich mit den Menschen. Bsp. Kirchenplatz Matthäus mit Matthäusmarkt zu einer Identität des Quartiers beigetragen (20)</li> <li>- Identität = Leben, ≠ Bauten  nicht planbar → offen entstehen lassen (5)</li> </ul>



Thema	Feedback <i>(in Klammer die Tischgruppen-Nr.)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzungen = identitätsstiftend Aktivierung durch lokale Produktion (5)</li> <li>- Für wen identitätsstiftend? (Zielgruppen) (5)</li> <li>- Organische Durchmischung und Entstehung  (5)</li> <li>- Wichtigkeit eines ganzheitlichen und dezentralen Ansatzes: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Verbindung Alt und Neu</li> <li>o Dezentralisierung von identitätsstiftenden Elementen (10)</li> </ul> </li> <li>- „Laboratorium“ (Prozess) <ul style="list-style-type: none"> <li>o Kultur – Handwerk</li> <li>o Technologie – Wohnen (15)</li> </ul> </li> <li>- Vielfalt als Identität ist anzustreben. Nicht Einheitlichkeit (20)</li> <li>- Wie müsste Verkehr gestaltet sein um Identität zu stiften??? (und nicht zu verhindern) (10)</li> </ul>
Wasser als identitätsstiftendes Element	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindungsachse Wiese – Rhein mit Wasser (15)</li> <li>- Gewässer noch nicht ansprechend mitgedacht (Rheinufer und Wiese) Kombination mit Kultur/ Gastronomie (10)</li> <li>- Raumstruktur mit Wasserverbindung ist sinnvoll. Horburgpark unbedingt einbeziehen evt. auch erweitert (alter Zustand) (20)</li> </ul>
<i>Weitere Hinweise</i>	<i>Aussagen</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitwirkungsprozess muss unter Beteiligung aller Einwohnergruppen (auch Jugend) entwickelt, geplant und festgehalten werden → keine Aussagen dazu in Synthese (9)</li> </ul>

### 3. Zusammenfassung der Feedbackaussagen (nach Themen)

#### 3.1. Stadtstruktur

##### *Bauliche Dichte und Nutzungsdichte*

- Es ist unklar, was unter einer baulichen Dichte von 3.0 genau zu verstehen ist.
- Hochhäuser werden grundsätzlich als gut beurteilt. Sie sind aber richtig zu platzieren.
- Grosse zusammenhängende Grünflächen sind wichtig. Es braucht mehr als Pocket-parks.

##### *Durchlässigkeit Bebauungsstruktur*

- Die städtebauliche Struktur darf eine Belebung nicht behindern.
- Damit Langsamverkehr funktioniert, braucht es eine durchlässige Bebauungsstruktur.

##### *Stadtachsen*

- Zu beachten ist die Verknüpfung von Horburgpark und Klybeckplatz und die Platzabfolge Rheinpark – Klybeckplatz – Horburgpark.
- Eine gute Verbindung vom Horburgpark zum Rhein ist wichtig.
- Es ist zu prüfen, ob Rhein und Wiese durch eine Wasserachse verbunden werden können.
- Zu beachten ist insbesondere die Nord – Süd – Achse. Sie erstreckt sich von der Dreirosenbrücke, über den Klybeckplatz, zum Wiesenplatz bis nach Kleinhüningen.

##### *Klybeckplatz*

- Der Charakter des Klybeckplatzes ist immer noch unscharf. Hat dieser eher den Charakter des Marktplatzes oder eher denjenigen des Aeschenplatzes?
- Der Klybeckplatz wird als gut beurteilt. Zwei Gruppen beurteilen jedoch den Platz aufgrund seiner Funktion als Verkehrsknoten bezüglich seiner Aufenthaltsqualität als kritisch. Dazu scheint eine funktionale und räumliche Entflechtung angezeigt. Der Tellplatz (Gundeldingen) ist ein positives Beispiel. Der Tellplatz verfügt über eine Aufenthaltsqualität auf dem ganzen Platz und nicht nur an den Platzrändern. Um eine gute Aufenthaltsqualität auf dem Klybeckplatz zu erreichen, ist daher die Verkehrssituation zu entflechten.
- Eine Verbindung mit dem Horburgpark (vgl. Vorschlag Diener & Diener) ist notwendig.

#### 3.2. Freiraum

##### *Definition von Freiraum und Ansprüche an Freiraum*

- Für drei von vier Gruppen ist unklar, was mit „Freiraum“ genau gemeint ist. Der Begriff wird im Projekt klybeckplus zu allgemein verwendet und soll genauer definiert werden.
- Wichtig sind Freiraumprinzipien wie öffentlich, halböffentlich und privat. Auch ist der Freiraum in unterschiedliche Kategorien wie ruhig, lärmig, undefinierte Flächen, draussen, drinnen zu unterscheiden.

- Gemäss einer Gruppe soll der Freiraum nicht nur als Grünraum betrachtet werden. Freiräume sind auch alte, nutzbare Industriehallen und offene, unverplante Flächen, die für Zwischennutzungen möglich sind.
- Grundsätzlich sind grössere Flächen statt Pocketparks notwendig. Die Freiräume und Grünflächen sollen an vielen Orten zu finden sein und nicht nur an Rhein, Wiese und Horburgpark.
- Eine Vergrösserung des Horburgparks ist vorzusehen.
- Aufzuzeigen ist, wie die notwendigen 100'000m<sup>2</sup> Freiraum umgesetzt werden können.

#### *Freiraumachsen*

- Generell ist die Freiraumachse genauer zu definieren. Eine Gruppe erachtet deren Anbindung an den Horburgpark als zwingend. Für eine andere Gruppe ist die Freiraumachse, die auch zugleich eine Tramachse ist, ein Widerspruch.

#### *Rheinpromenade*

- Der Freiraum am Rhein soll naturbelassen sein.
- Zwei Gruppen weisen darauf hin, dass die Rheinzone (Teil des integralen Betrachtungssperimeters) zu Lärmkonflikten führen kann. Zwischen Freiraum und Bebauung braucht es genügend Abstand.

#### *Stadtklima*

- Eine Gruppe fragt nach, ob in der Synthesearbeit das Stadtklima (Meteorologisch, Wohlbefinden, Sichtachsen, Grössen der Flächen) genügend berücksichtigt wird.

### **3.3. Verkehr**

#### *Ansprüche an Planung und Innovation*

- Der Ansatz für das Verkehrskonzept ist zu konservativ. Es fehlen Aussagen zu zukunftsweisenden Verkehrstechnologien. Alle vier Gruppen, die sich dazu geäussert haben, fordern, dass das neue Quartier eine innovativere und grosszügige Verkehrsplanung erhalten soll. Diese soll auf eine Reduktion des MIV abzielen, sich als Labor der Mobilität verstehen und z.B. „shared space“ - Strassenräume berücksichtigen oder einen Leitungstunnel als Anlieferungstunnel für Waren mitdenken.
- Eine Gruppe weist darauf hin, dass die bestehenden Verkehrsstrukturen zu wenig beachtet wurden.

#### *Verbindungsachsen*

- Eine Gruppe ist der Meinung, dass die Freiraumachse (Wiese – Klybeckplatz) unbedingt autofrei bleiben muss. Nicht so beim Langsamverkehr. Für diesen ist die Achse über den Klybeckplatz weiterzuführen.
- Einer Gruppe ist die Erschliessung über die Wiese und entlang der Wiese und des Stückli Einkaufszentrums unklar.
- Eine Gruppe ist der Meinung, dass die Mauerstrasse keine Verkehrsachse sein soll.

### *Klybeckplatz*

- Drei Gruppen sehen die Aufenthaltsqualität des Klybeckplatzes durch den Verkehr gefährdet. Eine dieser Gruppen ist der Meinung, dass der Klybeckplatz autofrei sein soll.
- Die Leistungsfähigkeit des Klybeckplatzes soll bis zum Aeschenplatz und Bahnhof SBB reichen.

### *Parkierung*

- Zwei Gruppen haben sich zur Parkierung geäußert. Eine Gruppe empfiehlt, Sammelgaragen am Arealrand, die andere Gruppe ein zentrales Parkhaus, z.B. in einem kontaminierten Gebäude.

### *S-Bahn, BVB-Hauptwerkstätte*

- Eine Gruppe weist darauf hin, dass die Entwicklung der S-Bahn nicht synchron zur Entwicklung von klybeckplus verläuft. Die Entwicklung der S-Bahn erfolgt erst später.
- Unklar ist, was mit dem Standort der BVB-Hauptwerkstätte in unmittelbarer Nähe des Klybeckplatzes geschieht.

## **3.4. Nutzungen**

### *Aktueller Stand*

- Für zwei Gruppen ist das Nutzungskonzept zu wenig konkret. Es fehlt die Nutzungsverortung der bisherigen Projekterkenntnisse, ein Etappierungsplan (Zeithorizont) und wie mit Nutzungskonflikten umgegangen werden soll.
- Wichtig ist, dass eine Koordination zwischen Teilen der Arealentwicklung und möglichen „Grossnutzungen“ sichergestellt wird.

### *Nutzungsangebote*

- Eine Gruppe weist darauf hin, dass eine Nutzungsvielfalt durch unterschiedliche Parzellengrößen zu erreichen ist.
- Mit einem Chemie-Museum soll der Kanton Basel-Stadt eine erste Nutzung festlegen.
- Im Areal soll, ergänzend zum Science-Areal, ein städtisch wichtiges Leuchtturmprojekt, z.B. eine Kultur- oder Sportnutzung, implementiert werden. Die dafür nötige m<sup>2</sup>-Fläche ist festzulegen.

### *Wirtschaftsflächen*

- Zwei Gruppen sind der Meinung, dass die Wirtschaftsfläche in mehrere kleine, durchlässige Flächen aufzuteilen ist.
- Eine Gruppe betont, dass Investoren nicht in Gewerbeflächen investierten, wenn diese mehr als 30% der Gesamtfläche der jeweiligen Arealentwicklung ausmacht.

### *Wohnanteil und Landerwerb*

- Eine Gruppe fordert den Wohnanteil auf 2/3 zu erhöhen.
- Auch soll der Kanton Basel-Stadt Land erwerben. Dadurch sollen gemeinnütziger Wohnungsbau und genügend Freiräume sichergestellt werden.
- Eine Gruppe hält fest, dass die Wohnpreissegmente zu durchmischen sind.
- Damit günstiger Wohnraum entsteht, sind die dafür passenden Instrumente zu definieren, wie z.B., dass mindestens 10% des sozialen Wohnungsbaus durch Umlagemodelle festgeschrieben werden.

### *Nutzungszonen*

- Zwei Gruppen sind der Meinung, dass Aussagen zu den unterschiedlichen Zonen wie 24h-Lärmzone, Zonen von stillem und lautem Gewerbe aber auch von Pionier- und Nachtnutzungen getroffen werden müssen.
- Eine Gruppe weist darauf hin, dass Nachtnutzungen als Sonderzonen einzustufen sind.

## **3.5. Identitätsstiftende Merkmale**

### *Raumstruktur*

- Alle vier Gruppen sind der Meinung, dass bestehende Gebäude identitätsstiftende Elemente sind. Sie widerspiegeln den Industriecharakter. Eine identitätsstiftende Raumstruktur entsteht auch durch die Gegenpole alt und neu oder alt, rau und gepflegt.

### *Aneignung*

- Zwei Gruppen weisen darauf hin, dass Gebäude und Raumstruktur alleine keine Identität schaffen. Dazu braucht es Nutzungen und Prozesse der Aneignung. Diese erfolgen durch die Menschen und deren vielfältige Nutzungen vor Ort. Dabei ist wichtig, dass diese Prozesse auch offen und ungeplant entstehen können.
- Drei der vier Gruppen sind der Meinung, dass „Gewässer“ (Wiese, Rhein) als identitätsstiftendes Element noch zu wenig in die bisherige Synthesearbeit eingeflossen ist. Eine Gruppe empfiehlt, die Verbindungsachse Wiese – Rhein mit Wasser zu betonen oder Wasser stärker in Kombination mit den Nutzungen Kultur und Gastronomie zu verbinden.
- Einer Gruppe ist unklar, für welche Zielgruppe das Areal klybeckplus identitätsstiftend sein soll.

## **3.6. Weitere Hinweise**

- Eine Gruppe hält fest, dass in der Synthesearbeit kein Hinweis zum Entwicklungsprozess gemacht wurde. Ebenso fehlen Aussagen zur Mitwirkung. Der Mitwirkungsprozess klybeckplus soll unter Beteiligung aller Einwohnergruppen entwickelt und durchgeführt werden.

## 4. Schlussfolgerungen

### Stadtstruktur

- Es ist deutlich zu machen, was eine bauliche Dichte 3.0 meint. Die angestrebte bauliche Dichte verlangt nach grossen zusammenhängenden Frei- und Grünflächen.
- Der Klybeckplatz wird begrüsst. Der Charakter und die Ausstrahlung des Platzes sind zu schärfen. Genauer aufzuzeigen ist auch, wie der Platz trotz Verkehrsknotenpunkt eine gute Aufenthaltsqualität erreicht.

### Freiraum

- Es fällt auf, dass die Teilnehmenden keine klaren Vorstellungen von Freiraum haben. Der Begriff Freiraum ist noch nicht genügend definiert. Es ist deutlich zu machen, welche Arten und Formen von Freiräumen angestrebt werden und welche Freiraumprinzipien wo zu finden sind.
- Zu schärfen ist ebenfalls die Freiraumachse. Dabei ist aufzuzeigen, wie diese zugleich als Tramachse und öffentlicher Freiraum funktionieren kann.
- Ebenfalls unklar ist, wie im Bereich von Rhein und Wiese Freiraum und Bebauung aussehen sollen.
- Eine Vergrösserung des Horburgparks wird begrüsst. Grundsätzlich sind grössere Frei- und Grünflächen an verschiedenen Orten notwendig.

### Verkehr

- Das Verkehrskonzept folgt einem konservativen Ansatz. Gefordert wird eine innovativere Verkehrsplanung, die bereits jetzt auf künftige Trends eingeht und neue Formen der Mobilität fördert.
- Eine Reduktion des MIV ist anzustreben.
- Besser aufzuzeigen ist die Bedeutung der Verbindungsachsen Wiese – Klybeckplatz und Mauerstrasse für den ÖV, MIV und Langsamverkehr.

### Nutzungen

- Das Nutzungskonzept konnte kaum beurteilt werden. Es liegen zu wenige Angaben vor.
- Die Verteilung von Funktionen und Nutzungen ist aufzuzeigen. Die unterschiedlichen Nutzungszonen sind zu definieren und zu verorten (Wohnzonen, Gewebezonen, 24h-Lärmzonen, Nachtnutzungszonen).
- Ankernutzungen, wie städtisch relevante Leuchtturmprojekte im Bereich Bildung, Kultur und Freizeit sind festzulegen.
- Es ist aufzuzeigen, wie und an welchen Standorten ein vielfältiges, etappierbares Nutzungsangebot realisiert werden kann (Mischnutzungen mittels kleineren Parzellen mit verschiedenen Investoren).
- Es sind Aussagen zu treffen, wie günstiger Wohnraum realisiert werden kann. Gefordert wird, dass der Kanton Basel-Stadt Land erwirbt, um gemeinnützigen Wohnungsbau zu ermöglichen.

- Eine Aufteilung der Wirtschaftsflächen in kleinere, durchlässigere Einheiten und ihre Zuteilung auf verschiedene Standorte erscheint notwendig.

### **Identitätsstiftende Merkmale**

- Klar ist, dass bestehende Gebäude identitätsstiftend sind. Sie widerspiegeln den Industriecharakter. Als identitätsstiftend wird aber auch der Prozess der Aneignung verstanden. Vielfältige, auch spontane Nutzungen vor Ort unterstützen diesen Prozess.
- Gewässer sind als identitätsstiftendes Element zu verstehen und stärker in die Konzeption einzubeziehen.

### **Weiterer Prozess**

- Der Entwicklungsprozess ist aufzuzeigen. Im Prozess braucht es Innovation, Laborcharakter und eine kontinuierliche öffentliche Beteiligung aller Zielgruppen und Generationen.