

klybeckplus *Schlussbericht* *Testplanung*

20. November 2018



BILD: PRESSEFOTO NOVARTIS

Impressum

Herausgeber

Novartis Pharma AG
Fabrikstrasse 2
4056 Basel

BASF Schweiz AG
Klybeckstrasse 141
4057 Basel

Kanton Basel-Stadt
Bau- und Verkehrsdepartement
Städtebau & Architektur
Planungsamt
Rittergasse 4
4001 Basel

Redaktion

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg

INHALT SYNTHESEPLANUNG

Management Summary

Städtebauliches Leitbild . . . . .	.6
Nutzungsstudien . . . . .	.6
Vertiefungsstudien Areale. . . . .	.6
Modelle zur allfälligen Erhaltung schutzwürdiger Gebäude . . . . .	.8
Freiraumbilanzierung . . . . .	.8
Freiraumkonzept mit Naturschutz . . . . .	.8
Initialnutzungen . . . . .	.8
Versorgungskonzept . . . . .	.8
Beteiligung . . . . .	.9

Zusammenfassung

klybeckplus: Der Prozess . . . . .	.11
Die wichtigsten Erkenntnisse . . . . .	.12
Die nächsten Schritte . . . . .	.13

1. Einführung

1.1 Ausgangslage . . . . .	.15
1.2 Gemeinsame Ziele gemäss Planungsvereinbarung. . . . .	.16
1.3 Wirtschaftlichkeit . . . . .	.18
1.4 Planungsphasen . . . . .	.18
1.5 Beteiligte . . . . .	.19

2. Zusammenfassung Programm Testplanung

2.1 Einbettung in die Regional- und Quartierplanung . . . . .	.23
2.2 Nutzungen und Nutzungsmass . . . . .	.23
2.3 Wohnstandort. . . . .	.23
2.4 Wirtschaftsstandort . . . . .	.23
2.5 Siedlungscharakteristik . . . . .	.24
2.6 Schulen . . . . .	.25
2.7 Soziale und kulturelle Infrastrukturen . . . . .	.25
2.8 Freiräume . . . . .	.25
2.9 Ökologie . . . . .	.26
2.10 Fussverkehr . . . . .	.26
2.11 Veloverkehr . . . . .	.27
2.12 Öffentlicher Verkehr (ÖV) . . . . .	.27
2.13 Motorisierter Individualverkehr (MIV). . . . .	.28
2.14 Energie . . . . .	.29
2.15 Lärm . . . . .	.29

3. Testplanungsablauf

3.1	Dialogverfahren. . . . .	.31
3.2	Workshops. . . . .	.32
3.3	Beurteilung . . . . .	.33
3.4	Syntheseerarbeitung . . . . .	.33

4. Testplanungsbeiträge

4.1	Team AS+P . . . . .	.36
4.2	Team Diener & Diener . . . . .	.40
4.3	Team Kollhoff . . . . .	.44
4.4	Team OMA. . . . .	.48
4.5	Vergleichende Darstellungen der Testplanungsbeiträge. .52	
4.6	Erkenntnisse der Fachexperten des Begleitgremiums . . .70	

5. Beteiligung

5.1	Grundsätze der Beteiligung . . . . .	.75
5.2	Reflexion aus Beteiligungsveranstaltungen . . . . .	.76

6. Synthese

6.1	Erkenntnisse Stadtstruktur . . . . .	.81
6.2	Erkenntnisse Freiraum . . . . .	.82
6.3	Erkenntnisse Nutzungen. . . . .	.84
6.4	Erkenntnisse Verkehr. . . . .	.86
6.5	Erkenntnisse Identitätsstiftende Elemente . . . . .	.87

MANAGEMENT SUMMARY

Die Testplanung hat vielfältige Lösungsmöglichkeiten für die Arealentwicklung aufgezeigt. Gleichzeitig wurde auch klar, dass für die weitere Planung Vertiefungsarbeiten durchzuführen sind. Abhängigkeiten zwischen einer neuen Ost-West-Verbindungsachse und der geplanten Entwicklung des Trams, der Umgang mit inventarisierten Gebäuden, die Freiraumversorgung im Quartier, der tatsächliche Schulbedarf, aber auch die konkrete Wirtschaftsnutzung sind noch nicht abschliessend geklärt. Einige Anregungen der Testplanungsteams, der Bevölkerung und der Fachexperten zu diesen Themen wurden in der Synthese aufgenommen und werden nun in einem nächsten Schritt vertieft betrachtet und mit der Vorgabe der Planungspartner in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts in Einklang gebracht.

Auf der Synthese aufbauend werden die nächsten Schritte bestimmt, der Stadtteilrichtplan Kleinhüningen–Klybeck erarbeitet und der kantonale Richtplan (KRiP) angepasst. Für die weitere Planung sind folgende Abklärungen und Vertiefungen vorgesehen:

Städtebauliches Leitbild

Die Erkenntnisse aus der Synthese müssen städtebaulich vertieft und in räumliche und ausseräumliche Strukturen übersetzt werden (Erschliessungsstrukturen, Bebauungsstrukturen, Aussagen zur Dichte, Lokalisierung der Nutzungen). Dabei muss die Verbindungsachse Ost–West als Langsamverkehrs- und Freiraumachse mit dem Klybeckplatz als Schnittstelle, Verkehrsknotenpunkt und städtischem Aufenthaltsort detaillierter ausgearbeitet werden. Der Strassenraum ist mit den angrenzenden Bebauungsstrukturen, der neuen Tramlinienführung und einem Freiraumangebot zu definieren. Er muss dabei den verschiedenen Ansprüchen hinsichtlich Erschliessung, Aufenthalt und Freiraum gerecht werden. Wichtige Untersuchungsthemen sind auch die Freiraumanschlüsse beim Wieseufer, Rheinufer und Horburgpark.

Nutzungsstudien

Als Teil der Leitbilderarbeitung sind einzelne Nutzungsarten zu schärfen. Bei den Wirtschaftsflächen muss der Bedarf mit Angaben zur Grösse, Nutzung, Etappierung und Verortung konkretisiert werden. Der Schulraumbedarf ist mit Fokus Standorte, Arealbedarf, Etappierung und Synergien mit öffentlichen Freizeit- und Sportangeboten zu untersuchen. Der Bedarf an Sportanlagen muss einerseits in Abhängigkeit zu den Schulnutzungen und andererseits im Kontext eines gesamtstädtischen Angebots (z.B. Breitensport, Schwimmballe) betrachtet werden.

Vertiefungsstudien Areale

Auf Basis des Leitbilds ist in einem nächsten Schritt der Fokus auf die Teilareale zu legen, die sich durch ihre speziellen Nutzungen oder Nachbarschaften hervorheben. In den Teilarealen werden folgende Punkte untersucht:

Areal 1 Nord

- > Bebauungsstruktur
- > Wegeverbindungen
- > Wohnanteil
- > Initialnutzungen

Areal 1 Süd

- > Ausbildung eines «24 h-Quartiers»
- > Nutzungsarten und Dichte
- > Spezifische Aussenräume
- > Etappierung

Areal 2

- > Schnittstelle zur Hafен- und Stadtentwicklung, 3Land Vision
- > Anschluss an bestehende Wohnstrukturen
- > Zukünftige Verkehrs- und Erschliessungskonzepte

Areal 3

- > Abstimmung der Tramlinienführungen mit kantonaler Tramnetzentwicklung
- > Schnittstelle zu Wohnen an der Wiese
- > Festlegung der Wirtschaftsflächen
- > Verbindungssachse Klybeckplatz–Wiese

Areal 4

- > Abstimmung Bebauung und Freiraum (Verhältnis)
- > Freiraumarten
- > Bauten mit Ausstrahlungskraft

Areal 6 Ost

- > Nutzung durch NVS bis 2030+
- > Erschliessungs- und Logistikkonzepte, Verbindungssachse Klybeckplatz–Wiese
- > Ausblick auf zukünftiges Wohnen und Wiesefreiraum
- > Naturkataster Bebauung Geleiseharfe, Varianten Ersatzfläche

Areal 6 West

- > Schnittstelle Klybeckplatz/Ost–Westachse/Freiraum Verkehrserschliessung
- > Bebauungsplan 1 versus 2, Qualität der Abklärungen

Modelle zur allfälligen Erhaltung schutzwürdiger Gebäude

Die als schutzwürdig identifizierten Gebäude sind aufgrund ihres Bauzustands nicht in jedem Falle schutzfähig. Es sollen Modelle erarbeitet werden, die zu Aussagen über eine eventuelle Erhaltung und Umnutzung der schutzwürdigen Gebäude führen. Dabei sind sowohl technische und wirtschaftliche als auch juristische Aspekte zu berücksichtigen. Als Pilot werden ausgewählte inventarisierte Gebäude auf ihre Schutzfähigkeit untersucht.

Freiraumbilanzierung

Die Testplanungsergebnisse haben gezeigt, dass eine rein quantitative Betrachtung der Freiraumversorgung nicht zielführend ist. Das Angebot an Grün- und Freiräumen muss in einer Gesamtbetrachtung im Quartier erfolgen und bestehende und geplante Freiräume im Arealperimeter und in der Nachbarschaft einbeziehen. Dafür ist eine Neudefinition der Richtwerte für den Freiraumbedarf mittels einer Freiraumbilanzierung über die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen notwendig.

Freiraumkonzept mit Naturschutz

Die Synthesekarte sieht für den Freiraum eine quartiernahe Versorgung mit Plätzen und kleinteiligeren Parkanlagen vor. Diese müssen in Zusammenhang mit der im Leitbild ausformulierten Ost-West-Achse und dem Horburgpark gebracht werden. Die Schnittstellen und Übergänge (auch zum übrigen Quartier) müssen ausgearbeitet werden. Nutzungen müssen definiert und lokalisiert werden, um den Bedürfnissen der verschiedenen Altersklassen und Nutzergruppen gerecht zu werden. Die in der Karte als «Abstimmung Bebauung – Freiraum/Hafenbahn/Gleisharfe» bezeichneten Flächen sind detaillierter auszuarbeiten und mit dem städtebaulichen Leitbild abzustimmen.

Initialnutzungen

Es hat sich während der Testplanungsphase und insbesondere an den Beteiligungsveranstaltungen gezeigt, dass bei der Bevölkerung und verschiedenen Unternehmen ein grosses Interesse an der Nutzung leerstehender Gebäuden besteht. Die Grundeigentümerinnen wollen diesem Bedürfnis Rechnung tragen und prüfen deshalb, unter welchen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen (z.B. Zustand Gebäudestruktur, Versorgungssituation, Zugang vom öffentlichen Raum) eine solche Nutzung möglich ist. Nach der Erarbeitung der für Initialnutzungen anwendbaren Kriterien werden die einzelnen Nutzungsideen einer umfassenden Bewertung unterzogen. Wichtig dabei ist, dass diese Nutzungen der zukünftigen Entwicklung dienen.

Versorgungskonzept

Unter Berücksichtigung der bestehenden unterirdischen Anlagen soll auf Basis des städtebaulichen Leitbildes ein Infrastruktur- und Nachhaltigkeitskonzept für den neuen Stadtteil erarbeitet werden.

Beteiligung

Die Planungspartner haben sich entschieden, die erfolgreiche Beteiligung der Phase 1 weiterzuführen. Nach der Definition der Arbeitspakete müssen die entsprechenden Formate, abgestimmt auf die Beteiligung im Rahmen des Stadtteilrichtplans, definiert werden. Im Prozess Stadtteilrichtplan sind drei übergeordnete Veranstaltungen zu den Themen Städtebau, Freiraum und Verkehr angedacht, bei denen die verschiedenen Planungen (u.a. Hafen- und Stadtentwicklung, Fokusgebiete Dreiländereck, ExEsso und Ex Migrol Areale, klybeckplus) im gesamten Perimeter berücksichtigt werden. Der Fokus der Beteiligung im Rahmen von klybeckplus liegt beim Teilprojekt Initialnutzungen und läuft parallel zu den anderen Formaten. Der Ausstellungsraum klybeckplus soll zukünftig auch als Anlaufstelle für Basel Nord dienen und die Planungen umfassend abbilden.



Historische Aufnahme Horburgstrasse Ecke Klybeckstrasse

ZUSAMMENFASSUNG

klybeckplus: Der Prozess

Das Areal Klybeck hat eine mehr als 150-jährige industrielle Geschichte. Am ehemaligen Hauptsitz der Ciba-Geigy AG in Basel befinden sich heute die Schweizer Vertretung der BASF, die BASF Schweiz AG, sowie die Novartis Pharma AG mit Labor- und Büroarbeitsplätzen. Beide Unternehmen haben in den letzten Jahren die Nutzung ihrer Liegenschaften neu organisiert. Heute werden ihre Grundstücke im Areal Klybeck nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt für industrielle Zwecke benötigt. Damit bietet sich die einmalige Chance, eine Fläche von rund 300'000m² neu zu entwickeln.

Um unternehmerische, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Interessen bei der Arealentwicklung aufeinander abzustimmen, haben sich die Grundeigentümerinnen BASF und Novartis mit dem Kanton Basel-Stadt als Planungspartner zusammengeschlossen und im Rahmen einer Testplanung erste zukunftsfähige Ideen für ein neues Stadtquartier erarbeitet. Die Testplanung ist der Beginn eines sechshebigen Planungsprozesses: Dazu formulierten die Planungspartner auf Basis der Planungsvereinbarung (18.5.2016) zusammen mit den kantonalen Fachstellen zunächst die Rahmenbedingungen und Aufgabenstellungen für die Testplanung. In Beteiligungsveranstaltungen hatte die Bevölkerung Gelegenheit, diese Vorgaben zu reflektieren und zu ergänzen. So konnten viele wertvolle Hinweise aufgenommen werden und es entstand ein breit abgestütztes Programm, das den teilnehmenden Teams als Pflichtenheft diente.

Vier interdisziplinäre Planungsteams waren eingeladen, Ideen für das Areal Klybeck zu entwickeln. Die Planungspartner danken ihnen allen für ihr grosses Engagement. Das breite Spektrum an vielversprechenden Lösungsansätzen bezüglich Stadtstruktur, öffentlichem Raum, Nutzungsverteilung, Verdichtungsschwerpunkten, Identität etc. spiegelt die intensive Auseinandersetzung der Teams mit der Aufgabenstellung und dem Areal.

Die von den Testplanungsteams erarbeiteten Vorschläge dienten den Fachexperten als Grundlage für ihre Leitsätze zur Arealentwicklung, die wiederum die Basis für die Synthesearbeit bildeten.

Dem Areal Klybeck kommt eine hohe Bedeutung als Scharnier zwischen den angrenzenden Quartieren zu. Der Einbezug der Bevölkerung in den Planungsprozess war deshalb von Beginn an wichtig. Boten die Testplanungswshops eine Plattform für die Fachdiskussionen, konnte die Bevölkerung im Rahmen von vier offenen Beteiligungsveranstaltungen Beiträge liefern, gesellschaftliche, politische oder wirtschaftliche Interessen einbringen und die Planungszwischenstände reflektieren. Ob Ergänzung des Programms, Kommentieren der Testplanungsbeiträge, Spiegeln der Synthese oder Information über Synthesergebnisse – jede der vier Veranstaltungen hatte ihren eigenen Schwerpunkt und bot jeweils zwischen 150 und 180 Personen ein Forum für den Austausch und die Diskussion.

Fachexperten, kantonale Fachstellen, Bevölkerung und Grundeigentümerinnen trugen mit ihrem vielfältigen Wissen zum Gewinn der planungsrelevanten Erkenntnisse bei. Diese wurden systematisch gesammelt und anschliessend in einem Syntheseworkshop vom Begleitgremium diskutiert. Die Öffentlichkeit hatte Gelegenheit, das Zwischenergebnis zu reflektieren. Entstanden sind Grundsätze zu Stadtstruktur, Freiraum, Nutzungen, Verkehr und Identität. Karten, in denen einzelne Massnahmen verortet sind, ergänzen diese Leitsätze.

Die wichtigsten Erkenntnisse

Die Ergebnisse der Testplanung haben gezeigt, dass die Ziele und Ideen der Planungspartner für das Areal klybeckplus – wie in der Planungsvereinbarung beschrieben – umgesetzt werden können. Eine unter städtebaulichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimale Entwicklung des Areals kann erreicht werden. Der für das Projekt angestrebte wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Erfolg scheint somit grundsätzlich realisierbar. Um die Ziele erreichen zu können, müssen aber noch diverse Fragen in weiteren Schritten geklärt und die schon erarbeiteten Lösungsansätze umgesetzt werden (z.B. Freiraumbilanzierung, vgl. Kapitel 7).

Auch haben die Planungsergebnisse aufgezeigt, dass die dargestellten Verkehrskonzepte die Vorgaben einer optimalen Erschliessung durch den öffentlichen Nahverkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr erfüllen können. Wichtig dabei ist, dass die laufende Studie der neuen Tramlinienverbindung durch das Areal die geplanten Raumstrukturen des Areals klybeckplus berücksichtigt (vgl. Kapitel 6.4).

Die verschiedenen Testplanungsbeiträge zeigen, dass die künftige Nutzung der bestehenden Infrastruktur möglich ist und die Erkenntnisse aus den Untersuchungen der Standorte und der Bausubstanz berücksichtigt werden können. (vgl. Kapitel 6.3)

Die Beurteilung der Fachexperten hat ergeben, dass die Forderung nach Wirtschaftsflächen in der Industriezone (Zone 7) bezüglich Grösse, Zonierung und Verteilung als zusammenhängende 50'000m² nicht umsetzbar ist. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, dass die in der Zone 7 verbleibende Fläche maximal 30'000m² umfassen und auf möglichst wenige Teilgebiete verteilt werden soll. (vgl. Kapitel 6.3). Die übrigen 20'000m² kantonaler Wirtschaftsflächen sollen in Mischzonen angeordnet werden.

Die Beiträge der Testplaner veranschaulichen deutlich, dass eine städtebaulich ausgewogene Entwicklung des Areals auch mit einer hohen Dichte realisierbar ist. So haben sie mit innovativen Ideen aufgezeigt, dass auch mit einer Ausnutzungsziffer (AZ) von mindestens 3.0, über den Planungssperimeter verteilt, ein Quartier mit grosser Lebensqualität geschaffen werden kann. Die Planungsteams haben hierzu an einigen ausgewählten Stellen eine vertikale Verdichtung vorgesehen (vgl. Kapitel 6.1).

Weiter hat die Testplanung aufgezeigt, dass ein Teil der inventarisierten Bauten als Identitätsträger betrachtet werden können. Die Planungspartner werden deshalb bei einigen inventarisierten Bauten die Schutzwürdigkeit und die Schutzfähigkeit (rechtlich, wirtschaftlich, technisch) prüfen (vgl. Kapitel 6.5).

Die Testplanung hat ebenfalls dargelegt, dass eine schrittweise Entwicklung des Areals möglich ist; und zwar auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Novartis einige Gebäude und Arealteile auch in Zukunft selbst nutzen wird.

Schliesslich hat sich gezeigt, dass bei der Bevölkerung und verschiedenen Unternehmen ein grosses Interesse an der Nutzung von leerstehenden Gebäuden besteht. Die Grundeigentümerinnen wollen diesem Bedürfnis Rechnung tragen und prüfen deshalb, unter welchen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen eine solche Nutzung möglich ist.

Die nächsten Schritte

Die Testplanung hat Lösungsmöglichkeiten für die Arealentwicklung aufgezeigt und gleichzeitig neue Fragen aufgeworfen: Abhängigkeiten zwischen einer neuen Ost-West-Verbindungsachse und der geplanten Entwicklung des Trams, die Schaffung eines neuen Klybeckplatzes sowohl als Verkehrsdrehscheibe wie auch als Aufenthaltsort, der Umgang mit historischen Gebäuden, die Freiraumversorgung im Quartier, der prognostizierte Schulbedarf, aber auch die konkrete Wirtschaftsnutzung sind noch nicht abschliessend geklärt. In einem städtebaulichen Leitbild gilt es, diese Themen zu regeln.

Mit der Synthese ist der Boden für die nächsten Schritte geebnet, die der Integration der Ergebnisse in weiterführende Studien, der Umsetzung in den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen–Klybeck und letztlich einer zeitnahen Realisierung konkreter Bauvorhaben dienen.



Ehemalige Fabrikhalle im Areal klybeckplus

1. EINFÜHRUNG

Mit dem Ziel, ein neues, zusammenhängendes Stück Stadt zu entwickeln, haben die Planungspartner die ersten Schritte des Projekts in Angriff genommen. Zunächst galt es, die Ausgangslage und die gemeinsamen Ziele zu evaluieren und den Status quo aufzunehmen. In den nachfolgenden Abschnitten wird nochmals wiedergegeben, welche gemeinsamen Ziele die Planungspartner vereinbart haben und welche Planungsschritte für die Erreichung dieser Ziele notwendig sind.

1.1 Ausgangslage

Die Werkareale von BASF und Novartis im Areal Klybeck werden in Zukunft nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt für industrielle Zwecke benötigt. Die Grundeigentümerinnen haben sich daher mit dem Kanton Basel-Stadt zusammengeschlossen und eine entsprechende Planungsvereinbarung unterzeichnet: Die Planungspartner wollen gemeinsam die Voraussetzungen schaffen, um die Areale zu öffnen und unter Einbezug einiger bestehender Bauten ein vielfältig genutztes, lebendiges Stadtquartier zu entwickeln.

Veränderungen für das bisher rein industriell genutzte Areal klybeckplus zeichnen sich bereits seit einigen Jahren ab. 2013 entschied BASF, ihre Aktivitäten in Basel langfristig in angemieteten Immobilien fortzuführen und ihre Liegenschaften im Areal Klybeck zu veräussern. Auch Novartis beabsichtigt, die nicht mehr benötigten Teile ihrer Grundstücke einer neuen Entwicklung zuzuführen. Der Schulterchluss von BASF, Novartis und dem Kanton Basel-Stadt bietet nun die einmalige Chance, eine Fläche von rund 300'000m² als Gesamtprojekt zu betrachten und zu entwickeln.

Die Industrieareale im Klybeck sind heute für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Sie bilden einen unbekanntes Fleck auf dem Stadtplan und ein städtebauliches Hindernis zwischen Rhein und Wiese, welches die benachbarten Quartiere voneinander trennt. Durch die beabsichtigte Aufhebung dieser Barriere und die Öffnung des Areals entsteht eine Vernetzung zwischen den Quartieren Kleinhüningen, Klybeck, Horburg und Matthäus.

Die Planung von klybeckplus findet in bebautem Gebiet statt, das nicht von Grund auf neu gestaltet, sondern sich über einen längeren Zeitraum hinweg Schritt für Schritt unter Einbezug bestehender Bauten verändern wird. Entstehen wird über die Jahre ein Quartier mit Nutzungen für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur, ergänzt mit öffentlichen Grün- und Freiräumen und neuen Verkehrsinfrastrukturen.

1.2 Gemeinsame Ziele gemäss Planungsvereinbarung

Durch eine abgestimmte Arealentwicklung soll eine unter städtebaulichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimale und den raumplanungsrechtlichen Randbedingungen entsprechende Transformation der Areale erreicht werden. Dabei sollen die individuellen Interessen der Planungspartner im Rahmen eines Interessensausgleichs miteinander verbunden und bestmöglich zum Tragen gebracht werden. Die Grundeigentümerinnen Novartis und BASF sowie der Kanton Basel-Stadt gehen die Planung gemeinsam an.



klybeckplus aus der Luft

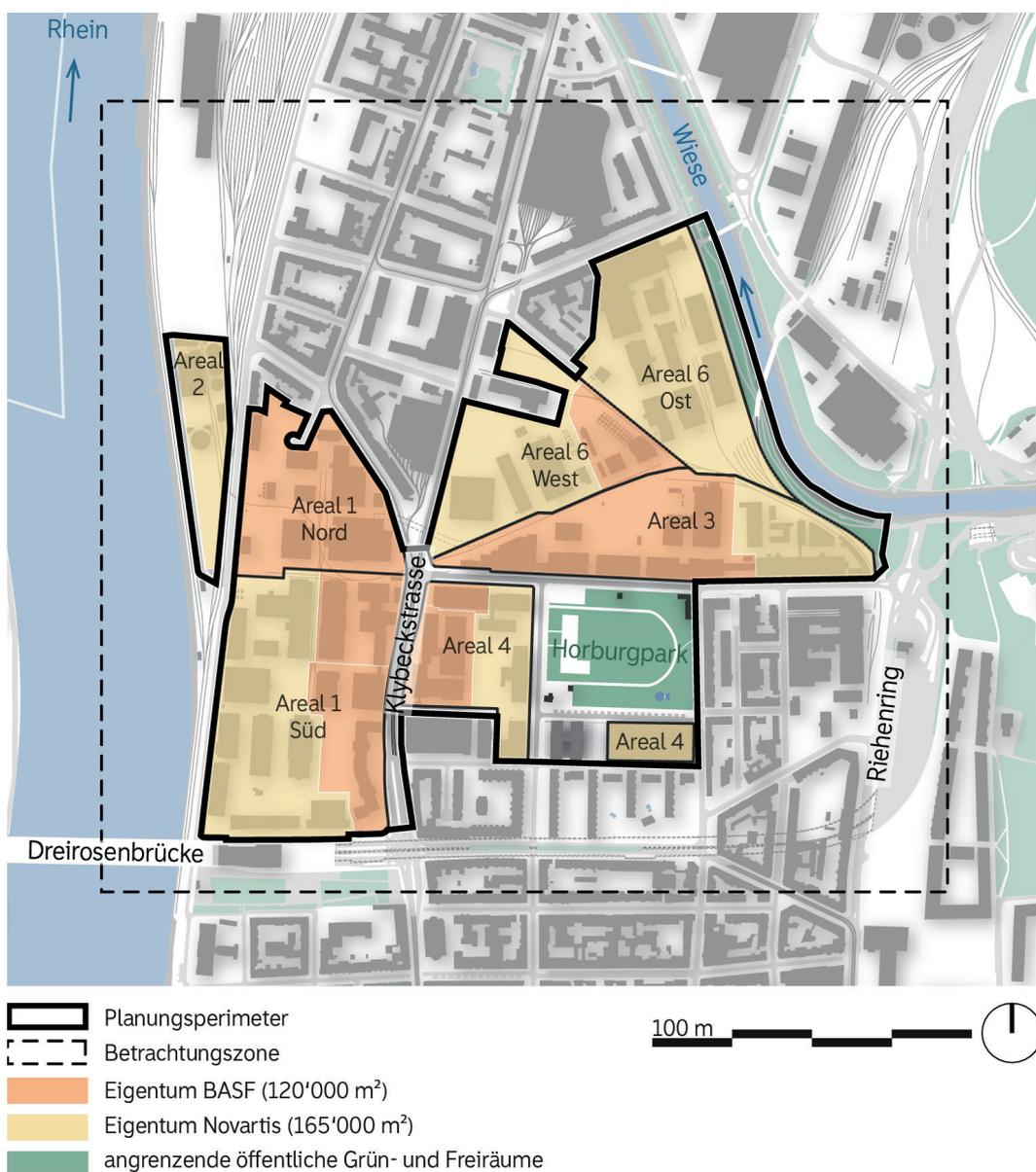
Die Stadtentwicklung verfolgt am Klybeckquai, am Westquai und auf den übrigen der Novartis und der BASF gehörenden Arealen im unteren Kleinbasel das Ziel einer weitgehenden Durchmischung von Wohnen und Arbeiten mit vielfältigen wirtschaftlichen Nutzungen, Kultur und Freizeit. Die Entwicklung soll in Einklang mit den Entwicklungsoptionen der Hafenwirtschaft, denen der Nachbarstädte Huningue und Weil am Rhein sowie den umliegenden Quartieren stattfinden. Die Identität der Quartiere soll mit der Stadtentwicklung Kleinhüningen–Klybeck erhalten und die bestehenden Einrichtungen, Stadträume, Wohnungs- und Geschäftsstrukturen gestärkt werden. Dabei sollen sich diese Quartiere im Rahmen der gesetzlichen Planungsinstrumente einbringen, um die Chancen und Möglichkeiten, welche sich aus der Entwicklung ergeben, wahrnehmen und für sich nutzen zu können.

Novartis will die in ihrem Eigentum stehenden Areale 1 Süd und 2 als strategische Reserven behalten, sie in einen räumlichen Zusammenhang bringen und zu den umliegenden Quartieren öffnen. Die Möglichkeit der Erhaltung heutiger Baukubaturen sowie möglichst flexible Nutzungsoptionen (Forschung, Büros, Wohnen, Ausbildung, Datacenter) sind von zentraler Bedeutung.

Die Areale 1 Nord und Süd der BASF sowie die Areale 3, 4 und 6 sollen umgenutzt werden und dadurch eine Wertsteigerung erfahren.

Aufgrund der langjährigen industriellen Nutzung der Industrieareale durch BASF, Novartis und Dritte werden Belastungen des Untergrunds und von Gebäudeteilen vermutet. Zudem sind in den Arealen beachtliche Infrastrukturbauten vorhanden. Die Entwicklung soll auf die vorhandene Situation mit einer adäquaten Allokation von neuen Nutzungen reagieren. In den Planungsphasen 1 und 2 sollen die bestehende Infrastruktur überprüft, definiert und wenn möglich erhalten und an Dritte übertragen werden.

Mit der gemeinsamen Planung sollen insbesondere auch den Planungsgrundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung Achtung verschafft, brachliegende Flächen vermieden und Siedlungsfläche verdichtet werden.



1.3 Wirtschaftlichkeit

BASF und Novartis entstehen erhebliche Kosten durch den fachgerechten Rückbau der Gebäudesubstanz und durch die umweltschutzrechtlich gebotene Behandlung der Areale. BASF und Novartis wollen mit der Arealentwicklung auch nach Abzug der damit verbundenen Kosten, Beiträge und allfälligen Abgaben eine bestmögliche Wertschöpfung erreichen.

Der Kanton unterstützt diese Transformations- und Wertschöpfungsabsichten im Rahmen der Ziele der Planungsvereinbarung.

Auch dem Kanton Basel-Stadt werden erhebliche Kosten für den Landerwerb, für hoheitliche Aufgaben und den Bau der allgemeinen, öffentlichen Infrastrukturen entstehen. Diesen Aufwendungen steht ein Nutzen durch zusätzliche Bewohner und Arbeitsplätze gegenüber.

Der angestrebte Transformationsprozess soll deshalb für die Planungspartner zu einem wirtschaftlichen resp. volkswirtschaftlichen Erfolg führen.

1.4 Planungsphasen

Sechs Phasen des Planungsprozesses

Der Planungsprozess wird in sechs Phasen mit unterschiedlichen Themenfeldern unterteilt. Gegenstand der von den GrundeigentümerInnen und den Kanton Basel-Stadt abgeschlossenen Planungsvereinbarung sind die Phasen 1 und 2. Diese enden mit der Einarbeitung der Planungsergebnisse in den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen–Klybeck, der Anpassung des kantonalen Richtplans und den dazu notwendigen Beschlüssen des Regierungsrats. Für die Phasen 3 bis 5, die auch parallel zueinander verlaufen können, soll anschliessend ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen werden. Die Phase 6 umfasst die Umsetzung von Bauprojekten. Sie setzt eine rechtskräftige Nutzungsplanung voraus und kann in Teilarealen mit abgeschlossener Nutzungsplanung einsetzen, während diese in anderen Teilarealen noch läuft.

Phase 1:	Planungsverfahren 1: Grundlagenarbeit, Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Testplanung, Anpassung der Inhalte im kantonalen Richtplan
Phase 2:	Planungsrechtliche Massnahmen 1: Integration in den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen–Klybeck
Phase 3:	Planungsrechtliche Massnahmen 2: Vertiefungsstudien/Zonenänderung/ Bebauungspläne (z.B. Stufe 1; eventuell Stufe 2)
Phase 4:	Planungsverfahren 2: Eventuell weiterführende Studien und Varianzverfahren bei Bebauungsplänen
Phase 5:	Planungsrechtliche Massnahmen 3: Eventuell Festsetzung Bebauungspläne Stufe 2
Phase 6:	Beginn Umsetzung

Phase 1 – Planungsverfahren 1

Gegenstand der abgeschlossenen Phase 1 ist die Testplanung. In der städtebaulichen Testplanung, bei der mehrere Planungsteams unterschiedliche Entwicklungsszenarien für das gesamte Areal entworfen haben, galt es zunächst, die Ziele der Planungsvereinbarung optimal umzusetzen. Die erarbeiteten Szenarien wurden zu einer Synthese verdichtet und werden im nächsten Schritt (Phase 2) mit anderen laufenden Planungsverfahren zu einem Stadtteilrichtplan Klybeck–Kleinhüningen zusammengeführt. Dieser Stadtteilrichtplan wird die behördenverbindliche Grundlage für alle weiteren Planungsschritte sein und öffentlich aufgelegt.

Das Testplanungsverfahren umfasste drei Teilphasen. In der Vorbereitungsphase von Mai bis Oktober 2016 erfolgte die Analyse der Rahmenbedingungen und daraus abgeleitet die Programmearbeitung. Die Bearbeitungsphase 2 fand ab November 2016 im Dialog zwischen den Planungspartnern und den eingeladenen Planungsteams statt. Sie beinhaltete drei Arbeitsschritte, die jeweils mit einem Workshop abgeschlossen wurden. Im Juni 2017 lagen die Testplanungsergebnisse vor, so dass ab Juli 2017 die Erkenntnisse in einer Synthesephase verarbeitet werden konnten.

Die Planungspartner führen ein integrales Beteiligungsverfahren durch, damit die Bevölkerung ihre Interessen einbringen kann. Dazu wurden in jeder der drei Projektphasen Beteiligungsveranstaltungen abgehalten: In einer ersten Veranstaltung erhielt die Bevölkerung die Gelegenheit, das Testplanungsprogramm zu ergänzen (Beteiligung 1). Nach der Bearbeitungsphase wurden die Testplanungsergebnisse an einer zweiten Veranstaltung kommentiert (Beteiligung 2). An der dritten Veranstaltung wurden der Entwurf der Synthese aus Sicht der Bevölkerung gespiegelt und die Einschätzungen festgehalten (Beteiligung 3).

1.5 Beteiligte

Politische Projektsteuerung

BASF	Dr. Klaus Ruf, Head of Country Cluster Switzerland Dr. Thomas Glatte, Head of Group Real Estate & Facility Management
Novartis	Dr. Martin Batzer, Head REFS & NBS Schweiz Dr. Christoph Stutz, Büro Dr. Chr. Stutz
Kanton Basel-Stadt	Dr. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat Christoph Brutschin, Regierungsrat Dr. Eva Herzog, Regierungsrätin

Begleitgremium

Für die Begleitung des Testplanungsverfahrens setzte die Auftraggeberschaft ein Begleitgremium ein, welches sich aus VertreterInnen von Grundeigentümerinnen und Behörden sowie unabhängigen ExpertInnen aus den Fachbereichen Städtebau, Freiraum, Verkehr, Stadtsoziologie und Stadtökonomie zusammensetzte.

Projektsteuerung/Projektleitung

BASF	Ferenc Deme, Projektleitung BASF klybeckplus Michèle Perregaux, Projektleitung BASF klybeckplus (bis 31.08.2017) Sabine Florin Müller, Projektleitung BASF klybeckplus (ab 01.09.2017) Interne und externe Fachexperten
Novartis	Markus Oser, Novartis Site Development, Basel Reto Gisiger, Novartis Pharma AG, Basel Frank Bitterlin, Novartis Real Estate and Facility Services (ab 01.09.2017) Interne und externe Fachexperten
Kanton Basel-Stadt	Beat Aeberhard, BVD, Kantonsbaumeister Thomas Waltert, Planungsamt, Leiter Gesamtentwicklung Basel Nord Katrin Oser, Planungsamt, Projektleiterin klybeckplus Dr. Rolf Borner, IBS, Geschäftsleiter Jonas Gurtner, AWA, Standortförderung

Externe Spezialisten

Fachexperten	Prof. Jacques Herzog, Architekt, Basel Rita Illien, Landschaftsarchitektin, Zürich Rainer Klostermann, Stadtplaner, Zürich Prof. Dr. Ing. Vittorio Magnago Lampugnani, Architekt, Zürich Dani Ménard, Architekt, Zürich
--------------	---

Experten Themenfelder

Fachstellen	Roland Frank, Präsidialdepartement Armin Kopf, Stadtgärtnerei Rainer Franzen/Nicola Kugelmeier, Amt für Mobilität Barbara Rentsch, IBS, Leiterin Portfoliomanagement Dirk Schmid, Amt für Denkmalpflege René Etter, Amt für Umwelt und Energie
Experten	Markus Reichenbach, Kontextplan, Verkehrsplanung Robert Salkeld, EBP, Stadtökonomie Joëlle Zimmerli, Zimraum, Stadtsoziologie

Teams

Folgende vier interdisziplinäre Teams aus den Bereichen Städtebau, Freiraum und Verkehr wurden zur Testplanung eingeladen:

Team AS+P	Städtebau Freiraum Verkehr	Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main Atelier LOIDL, Berlin Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main
Team Diener & Diener	Städtebau Freiraum Verkehr	Diener & Diener Architekten, Basel Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich Gruner AG, Basel
Team Kollhoff	Städtebau Freiraum Verkehr	Prof. Hans Kollhoff Generalplanung GmbH, Berlin Cornelia Müller, Berlin Bodo Fuhrmann, Berlin
Team OMA	Städtebau Freiraum Verkehr	OMA, Rotterdam Houtman & Sander, Den Dungen Mobility in Chain, Mailand



Einbezug der Bevölkerung bei der Testplanung

2. ZUSAMMENFASSUNG PROGRAMM TESTPLANUNG

Zusammen mit den kantonalen Fachstellen hatten die Planungspartner die Rahmenbedingungen und Aufgabenstellungen für die Testplanung formuliert. In Beteiligungsveranstaltungen hatte die Bevölkerung Gelegenheit, die Grundsätze zu reflektieren und zu ergänzen. So entstand ein breit abgestütztes Programm, das den teilnehmenden Teams als Pflichtenheft diente und sich folgendermassen zusammenfassen lässt:

2.1 Einbettung in die Regional- und Quartierplanung

Der Kanton Basel-Stadt und die Schweizerischen Rheinhäfen erarbeiten seit 2010 die sogenannte Hafen- und Stadtentwicklung. Seit 2011 wird diese in der Entwicklungsvision 3Land mit den Nachbarn am Dreiländereck abgestimmt. Die Ergebnisse der Testplanung klybeckplus sollen einen weiteren Baustein für den Stadtteilrichtplan bilden.

Die übergeordneten und angrenzenden Planungen 3Land, Quartierentwicklung Klybeck-Kleinhüningen und Hafenentwicklung sind in die Arealentwicklung klybeckplus einzubeziehen.

2.2 Nutzungen und Nutzungsmass

Kanton, Novartis und BASF streben eine ausgewogene Aufteilung von Wohnen und Arbeiten an. Dies entspricht dem strategischen Ziel des Regierungsrats für gemischtgenutzte Siedlungsgebiete.

Die Testplanung soll aufzeigen, ob und wie sich die angestrebte Dichte und die Aufteilung in Wohn- und Arbeitsnutzungen mit den notwendigen sozialen und kulturellen Infrastrukturen unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele realisieren lassen.

2.3 Wohnstandort

Die kantonale Strategie Wohnraumentwicklung 2012–2016 beruht auf dem Leitgedanken, die Wohnbedürfnisse der gesamten Bevölkerung zu berücksichtigen und gibt vor, das gemeinnützige Wohnraumangebot zu fördern, benachteiligte Menschen direkt und gezielt zu unterstützen und die Rahmenbedingungen für Investitionen zu verbessern.

Die Testplanung soll ein gemischtes Wohnraumangebot in allen Preiskategorien aufzeigen. Es soll alle Altersgruppen ansprechen und verschiedene Wohnformen ermöglichen (Familienwohnungen, Wohngemeinschaften, Seniorenwohnungen, studentisches Wohnen, Generationenwohnen etc.). Neben einem investorentauglichen Wohnungsmix sind Möglichkeiten für unterschiedliche Bauträgerschaften (Genossenschaften, Stiftungen, Baugemeinschaften etc.) nachzuweisen. Das Wohnangebot soll möglichst alle Preiskategorien und Eigentümerstrukturen umfassen. Eine Durchmischung ist nicht nur im Quartier, sondern auch in einzelnen Gebäuden erwünscht.

2.4 Wirtschaftsstandort

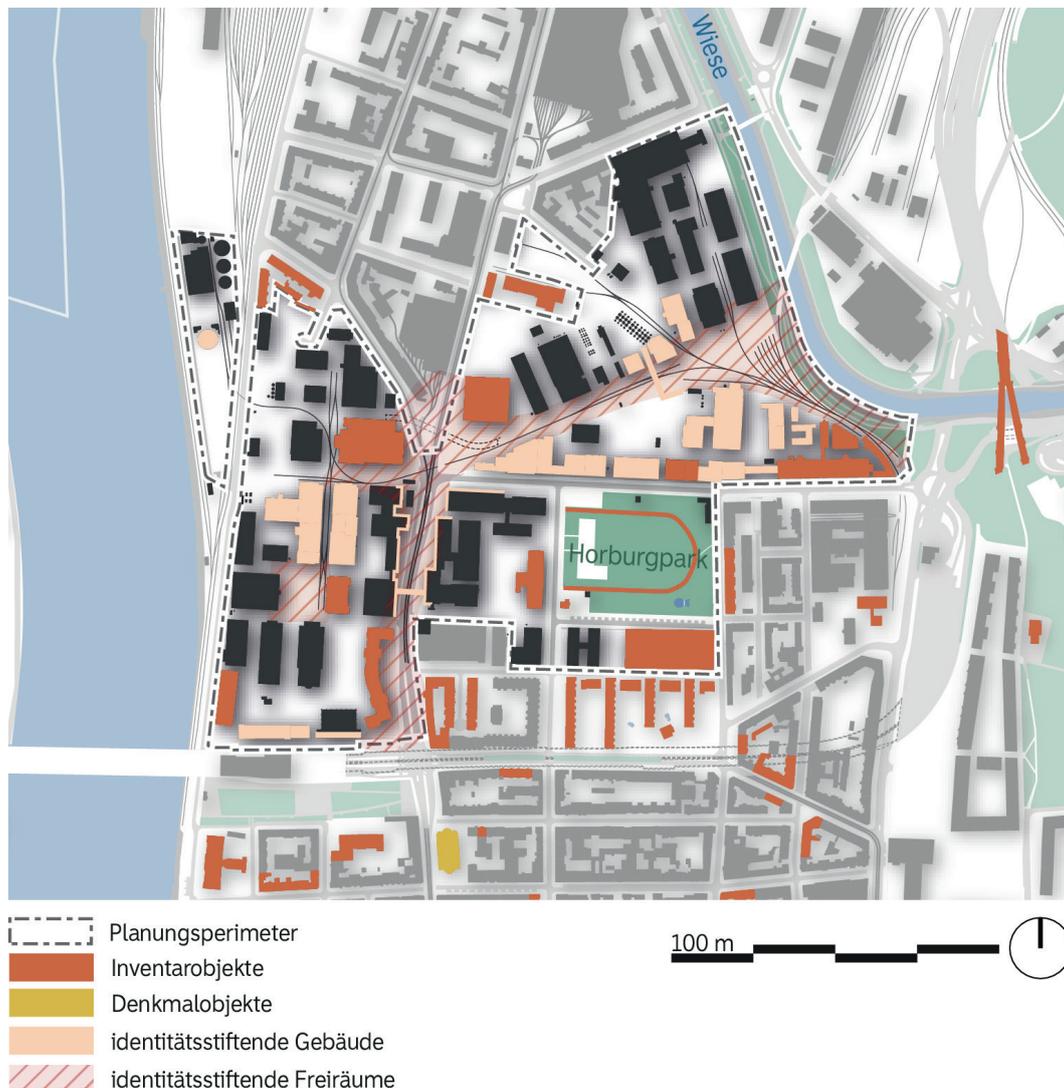
Der Wirtschaftsstandort Basel weist eine erfreuliche Dynamik auf, verfügt über ein stabiles Wachstum und gute Zukunftsperspektiven. Die Nachfrage nach Geschäftsimmobilien übersteigt momentan das Angebot. Das Areal klybeckplus eignet sich für Unternehmen der

Bereiche Forschung und Produktion unter Ausschluss von störfallrelevanten Betrieben, aber auch für die Ansiedlung innovativer Unternehmen. Es soll so den Technologiepark Basel ergänzen. In der Planungsvereinbarung haben die Planungspartner festgehalten, dass Novartis und BASF bereit sind, im Planungsprozess noch festzulegende Grundstücksflächen von insgesamt rund 50'000 m² für Wirtschaftsflächen exklusiv an den Kanton zu verkaufen. Die räumliche Lage und die Aufteilung dieser Fläche werden in den Phasen 1 und 2 bestimmt.

Die Testplanung soll aufzeigen, wo und wie, durch Um- und Weiternutzung bestehender Gebäude, Wirtschaftsflächen unterschiedlichen Charakters entwickelt werden können. Bestehende Infrastrukturen (Energienutzung, Industrieabwasser etc.) und Synergien mit weiteren Entwicklungsarealen (Stücki, Rosental, Novartis) sollen genutzt werden.

2.5 Siedlungscharakteristik

Das Areal Klybeck hat innerhalb der Stadt eine besondere Identität. Es ist fast ausschliesslich industriell geprägt und die Industriegebäude und deren Zwischenräume bilden charakteristische Raumformen. Typische Arealelemente, wie z.B. Industriearchitektur, Aussentreppen, Gebäudebrücken, Fluchtbalkone, Tore, Kamine oder technische Anlagen, sind bezeichnend für das Gebiet.



Inventarobjekte und identitätsstiftende Gebäude und Freiräume

Die Testplanung soll aufzeigen, welche identitätsstiftenden Gebäude und Arealelemente erhalten und allenfalls einer neuen Nutzung zugeführt werden können. Dabei gilt es, sowohl die Schutzwürdigkeit als auch die Schutzfähigkeit (wirtschaftlich, technisch, juristisch) zu beachten.

2.6 Schulen

Im Areal Klybeck können künftig mehrere tausend Einwohnerinnen und Einwohner leben. Bei einer Geburtenrate von 1.2% in Basel sind damit ca. 60–70 Kinder pro Jahrgang zu erwarten. Die Versorgung mit Kindertagesstätten, Kindergärten und Primarschulen wird im Kanton Basel-Stadt auf Quartierebene gewährleistet. Somit ist das Areal klybeckplus auch als neuer Schulstandort zu etablieren.

In der Testplanung sollen ein bis zwei neue Primarschulstandorte mit einer Kapazität von bis zu 24 Klassen aufgezeigt werden. Primarschulen sollen eine identitätsbildende Funktion im Quartier übernehmen und als Lernzentren organisiert werden. Ausserdem sollen 6 bis 8 fussläufig von Wohnungen erreichbare Kindergartenstandorte angeboten werden. Optional ist ein Standort für eine Sekundarschule aufzuzeigen. Zur Schulinfrastruktur gilt es das notwendige Sportangebot (Hallen und Aussensportanlagen) bereitzustellen.

2.7 Soziale und kulturelle Infrastrukturen

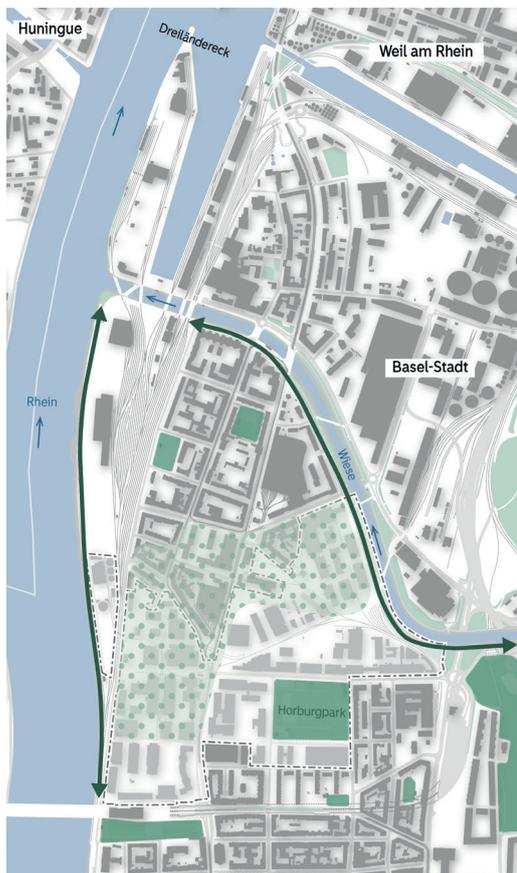
Der genaue Bedarf an öffentlichen Infrastrukturen ist noch nicht festgelegt. Es sind aber auf Quartierebene Bedürfnisse formuliert für Kinderbetreuung im Vorschulalter (Kindertagesstätten), Quartiertreffpunkte, Räumlichkeiten für kulturelle/soziale Veranstaltungen, eine Quartierbibliothek sowie Angebote für den Breitensport. Im kulturellen Bereich bestehen Ideen für neue oder ergänzende Standorte für das Historische und das Jüdische Museum und ein Angebot für die Kreativwirtschaft.

Die Testplanung soll im Sinne einer guten Nahversorgung mit sozialer und kultureller Infrastruktur die bestehenden Nutzungsideen aufnehmen und Vorschläge für deren Positionierung unterbreiten.

2.8 Freiräume

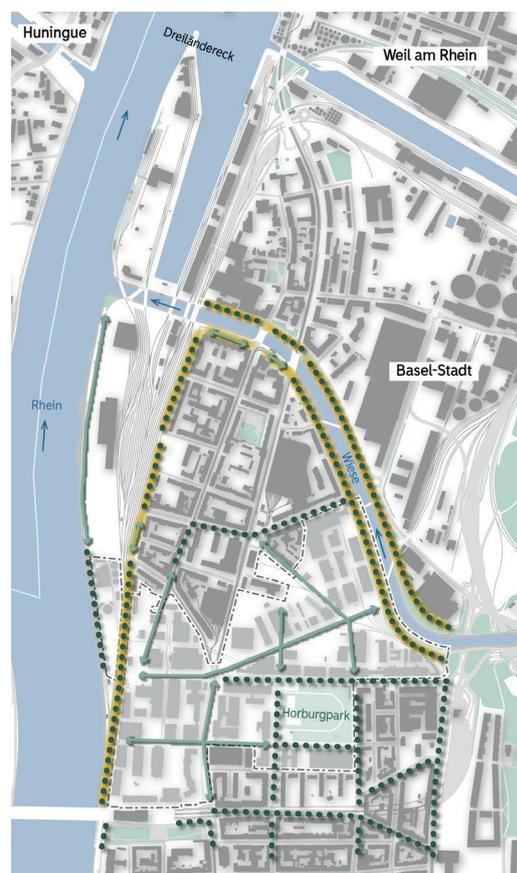
Die dicht bewohnten Quartiere Klybeck und Kleinhüningen sind nur knapp versorgt mit öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen. Die grössten öffentlichen Freiflächen im Klybeck-Quartier und im Übergang zum Matthäus-Quartier sind der Horburgpark, der Horburgplatz und die Dreirosenanlage. Das Rheinufer und der Wiesekorridor gelten als übergeordnete Freiräume, die der Quartier-, aber auch der gesamten Stadtbevölkerung als Erholungs- und Freizeitraum dienen. Innerhalb der Industrieareale besteht ein hoher Versiegelungsgrad (unversiegelt ca. 5%).

Für die neue Bewohnerschaft sollen aufgrund einer Unterversorgung in benachbarten Quartieren neue öffentliche Grünflächen bereitgestellt werden. Als Basiswert werden in der Aufgabenstellung 9m² pro Einwohner und 2m² pro Arbeitstätigem angenommen. Neue Grünflächen sollen gut fussläufig mit dem bestehenden Quartier verbunden sein. Ausserdem sollen als elementare Bestandteile von lebenswerten, attraktiven Stadtquartieren halböffentliche und private Grün- und Freiflächen realisiert werden. Ein Freiflächenanteil von 50% auf einzelnen Baufeldern ist durch das Bau- und Planungsgesetz vorgeschrieben.



- Planungsperimeter
- bestehende Grünanlage
- Neuschaffung wohnungsnaher Grünanlagen
- übergeordneter Freiraum Rheinufer/Wiesekorridor

Grünanlagen Klybeck und Kleinhüningen



- Planungsperimeter
- bestehende Baumstruktur
- Baumschutzzone
- erwünschte Vernetzung und Begrünung

Bäume in Klybeck und Kleinhüningen

2.9 Ökologie

Am Rand des Perimeters klybeckplus verlaufen entlang des Rheins und der Wiese wichtige Biotopverbundachsen. Im Perimeter selbst sind nur wenige inventarisierte Naturwerte vorhanden. Die Baumreihen und Alleen entlang des Altrheinwegs und der Wiesendammpromenade sind im engeren Baumschutzgebiet verzeichnet.

Im Rahmen der Testplanung sind Eingriffe in schützenswerte Biotope zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass die übergeordnete ökologische Vernetzung (Biotopverbundachsen) erhalten bleiben und durch Biotope als Trittsteine im neuen Quartier miteinander verbunden werden.

2.10 Fussverkehr

Ein optimaler Fussverkehr braucht kurze und direkte Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und attraktiv gestaltete, kurze Wege durch das Areal. Gemäss Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (Entwurf 2016) führen über- und untergeordnete Verbindungen entlang des Areals klybeckplus.

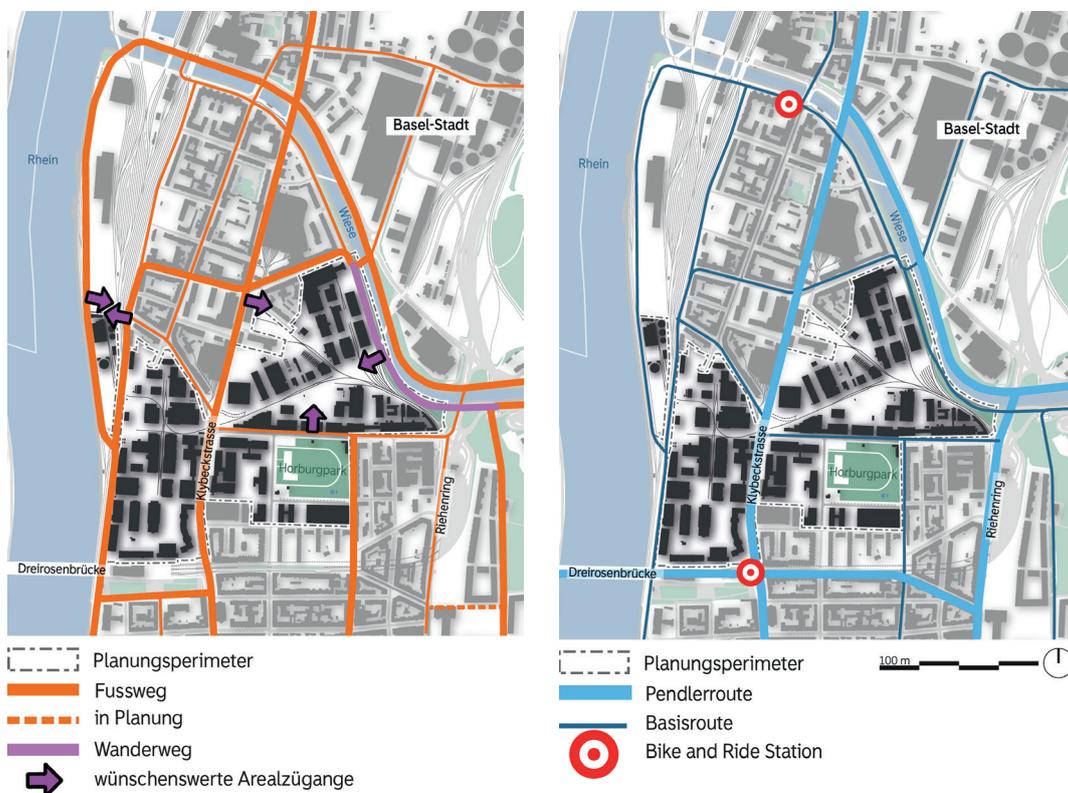
Es soll ein engmaschiges Fusswegnetz (separat vom Hauptstrassennetz) realisiert werden. Zu beachten sind eine gute Ost-West-Vernetzung der Freiraumachsen entlang Rhein und Wiese

mit dem neuen Quartier, sowie eine gute Nord–Süd–Durchlässigkeit für den Langsamverkehr mit Anbindung an die bestehenden Quartiere. Fusswegverbindungen und ökologische Vernetzungsachsen sollen entlang von Grün-räumen geschaffen werden.

2.11 Veloverkehr

Der Teilrichtplan Velo 2013 erschliesst das Areal Klybeck sowohl mit Basis- wie auch mit Pendlerrouten. Die Routen in Tempo 30-Zonen gelten als genügend, auf Strassen mit Tempo 50 sind Velomassnahmen nötig. In der Klybeckstrasse und der Mauerstrasse bestehen grösstenteils Velomassnahmen, in der Gärtnerstrasse fehlen sie.

Eine attraktive, benutzerfreundliche, sichere und direkte Zufahrt zum übergeordneten Veloroutennetz und die Feinerschliessung zu den relevanten Velozielen sollen gewährleistet sein. Eine ausreichende Anzahl Veloabstellplätze sowie eine nutzergerechte Platzierung sind auszuweisen.



Auszug Fuss- und Wanderwegnetz

Auszug Veloroutennetz im Perimeter

2.12 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Für das Tramprojekt Klybeck-Kleinhüningen steht momentan eine Streckenführung ab Wiesekreisler zur Gärtnerstrasse über den Perimeter klybeckplus im Vordergrund. Dabei bestehen verschiedene Optionen, mit denen die Streckenführung an die laufenden Planungen angepasst werden kann. Eine Weiterführung der Tramstrecken ab Gärtnerstrasse in Richtung Uferstrasse und eine neue Brücke nach Huningue wird die Planung zum 3Land aufzeigen.

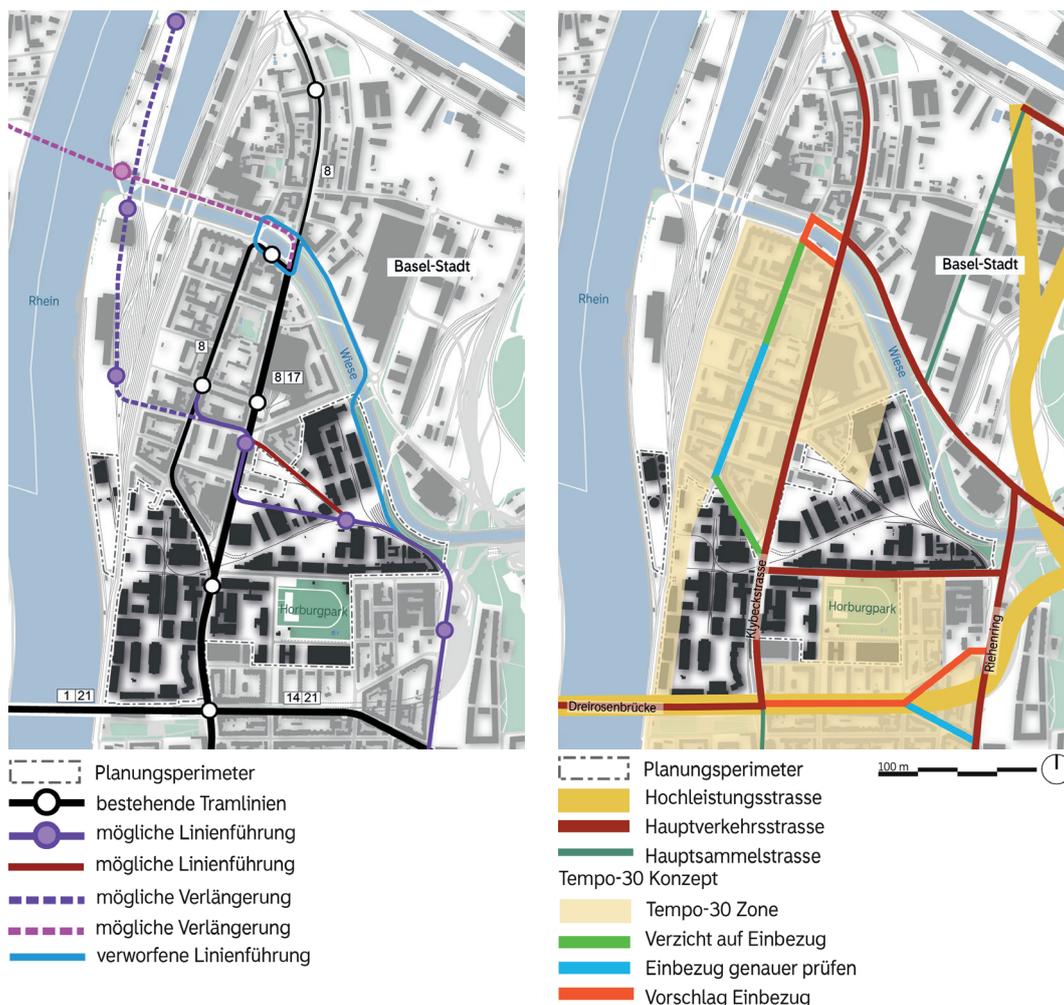
In der Testplanung gilt es zu zeigen, wie das Areal an den öffentlichen Verkehr angebunden und mit welcher Infrastruktur ein hoher Anteil an Fuss- und Veloverkehr sichergestellt werden kann. Auf Grundlage der Tramstudie sind sinnvolle Streckenführungen zu prüfen. Im Rahmen

von Vertiefungsstudien sollen im Bereich der Wiese mögliche Alternativen zur Tramlinienführung vorgestellt und die Beanspruchung von privaten Grundstücken aufgezeigt werden.

2.13 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erschliessung des Areals erfolgt heute hauptsächlich über die Gärtnerstrasse und Maurerstrasse. Diese sind gemäss Strassennetzhierarchie Hauptverkehrsstrassen. Für die Umsetzung weiterer Tempo 30 Abschnitte im Perimeter sind gemäss Tempo 30-Konzept von 2012 die Horburgstrasse und Abschnitte des Wiesendamms und Westquais beim Hochbergerplatz vorgeschlagen. Betreffend der Anzahl Parkplätze für die Motorfahrzeuge wird auf die Parkplatzverordnung (PPV) des Kantons Basel-Stadt verwiesen. Im Kanton Basel-Stadt besteht keine Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzungen.

In der Testplanung ist aufzuzeigen, wie die Zufahrten ins Quartier mit tiefen Geschwindigkeiten auf möglichst kurzen Wegen, direkt ab dem übergeordneten Strassennetz erfolgen können. Die arealinternen Erschliessungsflächen sollen im Hinblick auf Lärm, Aufenthaltsqualität und Sicherheit soweit möglich autofrei gestaltet werden. Das Parkplatzkonzept (Lage, Anzahl, Anordnung, Bewirtschaftung) ist auf eine Reduktion des MIV und auf eine Förderung der flächensparenden, stadtverträglichen Verkehrsmittel (Fuss, Velo, ÖV) auszulegen. Es ist auch ein Quartierparking zu prüfen. Die flächigen Parkieranlagen sind bevorzugt in den Untergrund zu legen.



Mögliche Tramlinienführung Klybeck–Kleinhüningen Auszug Strassennetzhierarchie, Tempo 30-Konzept

2.14 Energie

Im aktuellen Legislaturplan der Regierung ist die Vision einer 2000-Watt-Gesellschaft als Leitmotiv verankert. Weniger Ressourcen verbrauchen, die Energieeffizienz steigern und erneuerbare Energien fördern – mit dieser strategischen Ausrichtung will sich Basel zur Smart City weiterentwickeln.

Die Arealentwicklung klybeckplus soll eine effiziente Energienutzung gewährleisten, die langfristig zu mindestens 90 % auf erneuerbaren Energien und nicht anders nutzbarer Abwärme beruht. Das Ziel für 2050, den CO₂-Ausstoss auf höchstens eine Tonne pro EinwohnerIn und Jahr zu reduzieren, soll mit der Arealentwicklung erreicht werden.

2.15 Lärm

Auf dem Areal soll in Zukunft ein Nebeneinander von lärmiger (Industrie- und Gewerbebetriebe) und lärmempfindlicher Nutzung (Wohnen) möglich sein.

Mögliche Nutzungskonflikte sind in der Planung zu berücksichtigen sowie durch geschickte Anordnung und Verteilung zu vermeiden. Hierbei sind auch der Liefer- und LKW-Verkehr auf dem Areal sowie der Umschlagsbetrieb als Industrie- und Gewerbelärm zu berücksichtigen.

In der Testplanung gilt es zu zeigen, wie das Areal an den öffentlichen Verkehr angebunden und mit welcher Infrastruktur ein hoher Anteil an Fuss- und Veloverkehr sichergestellt werden kann. Auf Grundlage der Tramstudie sind sinnvolle Streckenführungen zu prüfen.



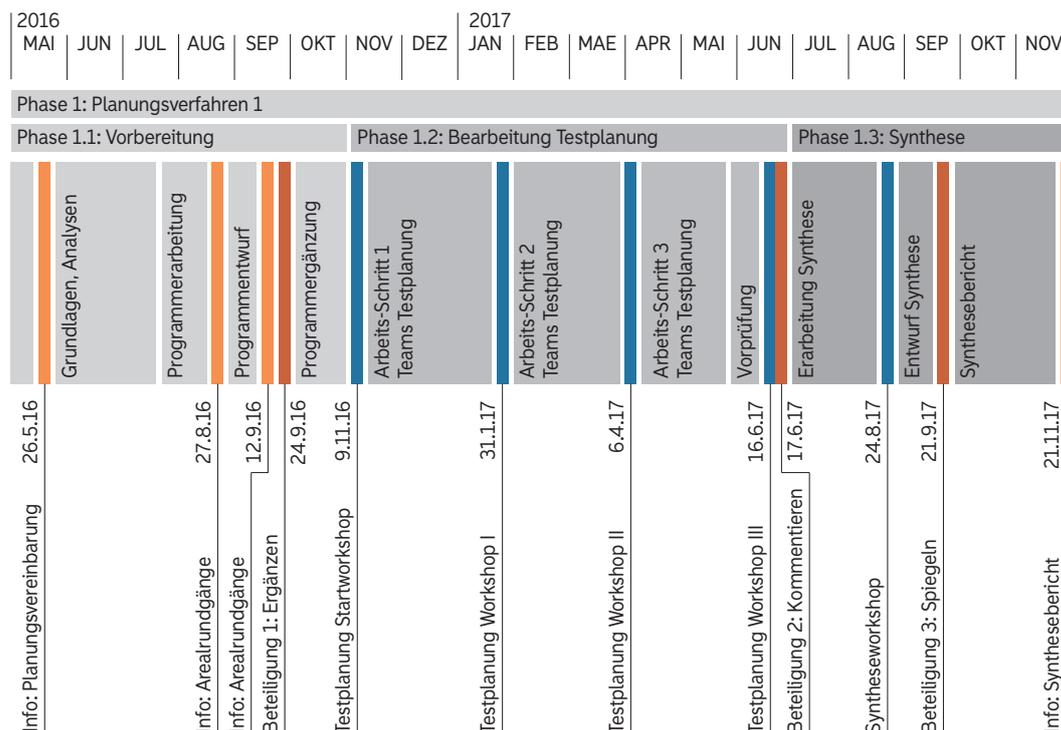
Industrie im Areal klybeckplus

3. TESTPLANUNGSABLAUF

Die Planungspartner haben sich dazu entschieden, die Entwicklung des Areals klybeckplus mit einer sogenannten städtebaulichen Testplanung zu beginnen. Eine Testplanung bietet gegenüber anderen Planungsmethoden den Vorteil, unterschiedliche Perspektiven zu berücksichtigen und erste Potentiale auszuloten. Zentrales Element ist der Dialog: Im Rahmen von Workshops mit Planungspartnern, Fachstellen und Planungsteams können die Auftraggeber und das Begleitgremium Einfluss auf die Planungsergebnisse der Teams nehmen. Eine Synthese fasst die daraus resultierenden Erkenntnisse zusammen. Produkt der Testplanung ist demnach kein städtebauliches Zielbild. Es sind vielmehr Handlungsanweisungen für die nächsten Planungsschritte.

3.1 Dialogverfahren

Das Testplanungsverfahren klybeckplus war als ein kooperativer Planungsprozess mit vier eingeladenen interdisziplinären Teams ausgelegt. Kooperativ soll heissen, dass nicht die Konkurrenzsituation zwischen den teilnehmenden Teams im Vordergrund stand, sondern das Erarbeiten von Lösungsvorschlägen, die im direkten Dialog zwischen Teilnehmenden und Begleitgremium weiterentwickelt wurden. Durch dieses Vorgehen konnte der offene Meinungs austausch zwischen allen Beteiligten und der Erkenntnisgewinn für weiterführende Planungen gefördert werden.



Ablauf Phase 1, Testplanung

3.2 Workshops

Für das Testplanungsverfahren waren eine Startveranstaltung, drei Arbeitsworkshops und ein Syntheseworkshop vorgesehen:

Startworkshop, 9. November 2016

- › Ergänzung der zur Verfügung gestellten Grundlagen durch mündliches Briefing von Seiten Grundeigentümerinnen, Kanton Basel-Stadt und Verfahrensbegleitung
- › Gelegenheit zur Fragenbeantwortung durch die drei Planungspartner
- › Gemeinsame Ortsbegehung

Zwischenworkshop Strategie, 31. Januar 2017

- › Vorstellung der Analyseergebnisse und der daraus erarbeiteten städtebaulichen Strategien durch die Teams
- › Diskussion der unterschiedlichen städtebaulichen Strategien im Begleitgremium im Dialog mit den Teams
- › Schärfung der Zielvorgaben und Klärung von offenen Fragen in Fach- und Interessensgruppen
- › Festlegung auf eine Strategie pro Team und Formulierung der Weiterbearbeitungsaufträge durch das Begleitgremium

Zwischenworkshop Konzept, 6. April 2017

- › Vorstellung der vertieften Strategien durch die Teams
- › Diskussion der städtebaulichen Konzepte im Begleitgremium im Dialog mit den Teams
- › Formulierung der Weiterbearbeitungsaufträge durch das Begleitgremium

Schlussworkshop, 16. Juni 2017

- › Präsentation der ausgearbeiteten und vertieften Konzepte durch die Teams
- › Diskussion und integraler Vergleich der Beiträge durch das Begleitgremium, ohne Teams
- › Festlegung der Planungselemente für die Synthesephase

Syntheseworkshop, 24. August 2017 (ohne Teams)

- › Rekapitulation der spezifischen Themen und Bewertung der Qualitäten der einzelnen Teambeiträge
- › Diskussion der Synthesethemen auf der Grundlage der vergleichenden Darstellung und des durch die Verfahrensbegleitung aufbereiteten Syntheseentwurfs sowie der durch die Fachexperten verfassten Leitsätze
- › Formulierung der Erkenntnisse und Empfehlungen für die Synthesefertigstellung im Begleitgremium

3.3 Beurteilung

Die Diskussion und Beurteilung der Testplanungsbeiträge erfolgte integral über die im Programm definierten Zielsetzungen. Die politische Projektsteuerung und das Begleitgremium orientierten sich in ihrer Beurteilung und Empfehlung primär an der Erfüllung der Ziele der Planungsvereinbarung. Folgende Themenbereiche boten den Diskussionsrahmen:

- › Zielerreichung gemäss Planungsvereinbarung
- › Städtebauliches Gesamtkonzept (Einbettung und Potentiale im städtebaulichen Kontext)
- › Wirtschaftlichkeit
- › Volumen- und Nutzungsanordnung
- › Gestaltung der Freiräume und Funktionszuordnung
- › Erschliessung und Parkierung, Anbindung an das umgebende Verkehrsnetz
- › Berücksichtigung gemeinsamer Interessen, Etappierbarkeit und Schnittstellen zwischen den Grundeigentümerinnen
- › Vernetzung mit bestehenden Nachbarquartieren
- › Ganzheitliche Betrachtungsweise betreffend nachhaltiger Entwicklung
- › Inputs aus der Bevölkerung

3.4 Syntheseerarbeitung

Der komplexen Problemstellung der Stadtteilentwicklung wurde in den Testplanungsbeiträgen mit einem breiten Spektrum möglicher Ansätze begegnet. Diese wurden im Rahmen der Arbeitsworkshops und des Syntheseworkshops einander gegenübergestellt und im Vergleich beurteilt. Anzahl und Folge der Workshops hatte zum Ziel, Übereinstimmungen und Unterschiede von Strategien zu erkennen und sich schrittweise einer erfolgversprechenden Richtung anzunähern. Es war nicht Ziel der Planungspartner und des Begleitgremiums, ein Zielprojekt festzulegen. Vielmehr sollten aus der Gesamtheit der Teamarbeiten die wichtigsten Erkenntnisse herausgearbeitet und die Planungselemente festgelegt werden, zu denen ein fachlicher Konsens besteht und die in die Richtplanung einfliessen sollen.

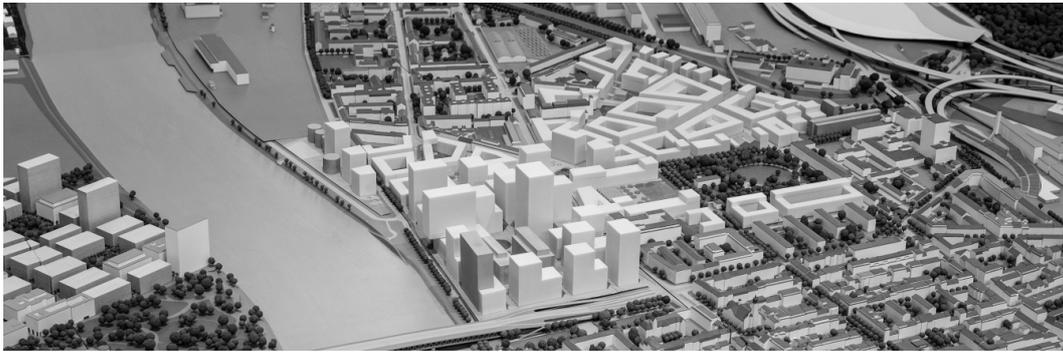
Für die Erarbeitung des Syntheseentwurfs wurden die Einschätzungen der Teambeiträge durch die Fachexperten, die Grundeigentümerinnen, die Fachstellen und die Bevölkerungsbeteiligung ausgewertet. Durch das Zusammentragen der Beiträge aller Beteiligten konnten das Verständnis für eine mögliche Entwicklung des Stadtteils erhöht und erste Erkenntnisse formuliert werden. Am Syntheseworkshop wurden die Synthesethemen durch das Begleitgremium bestätigt und geschärft.



Foto des Stadtmodells mit bestehenden Bebauungsstrukturen

4. TESTPLANUNGSBEITRÄGE

Vier interdisziplinäre Planungsteams waren eingeladen, Ideen für das Areal Klybeck zu entwickeln. Die Planungspartner danken ihnen allen für ihr grosses Engagement. Das breite Spektrum an vielversprechenden Lösungsansätzen bezüglich Stadtstruktur, öffentlichem Raum, Nutzungsverteilung, Verdichtungsschwerpunkten, Identität etc. spiegelt die intensive Auseinandersetzung der Teams mit der Aufgabenstellung und dem Gebiet wider. Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse der einzelnen Planungsteams zusammengefasst.



Modellfotos der Testplanungsbeiträge (von oben nach unten): AS+P, Diener & Diener, Kollhoff, OMA

4.1 Team AS+P



Städtebau

AS+P Stadtplanung/
Städtebau
Albert Speer
Michael Heller
Moritz Mücke

Freiraum

Atelier LOIDL
Landschaftsarchitekten
Joana Carvalho
Leonard Grosch
Miguel Magalhães
Martin Schmitz
Pascal Zissler
Christian Marrero

Verkehr

AS+P Verkehrsplanung
Michael Dinter
Simon Peier
Friedbert Greif
Frederik Lux

Situation M 1:10'000

Es soll ein lebendiges Stück Stadt entstehen, das sich aus vier Stadtbausteinen bildet: Das «Wiese-Quartier» mit Wohnen am Park und mit kleinteiligerem Wohnen entlang der Flusslandschaft mit der Ansiedlung von Wirtschaftsflächen im Kern. Das «Flussquartier» nimmt die typischen Blockrandformate der Nachbarquartiere auf und bildet einen neuen Quartiersplatz mit einer möglichen Kulturfabrik Klybeck. Der Horburgpark ist als urbaner Rückzugs- und Naherholungsraum, ergänzt mit einer öffentlichen Kleinmarkthalle, vorgesehen. Das neue «24h-Quartier» zwischen der Verlängerung der Mauerstrasse und der Dreirosenbrücke soll als Labor für künftiges Stadtleben dienen mit dichten und unterschiedlichen Wohnformen in enger Nachbarschaft zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen. Mögliche Aufstockungen und Hochhäuser charakterisieren dieses Quartier.



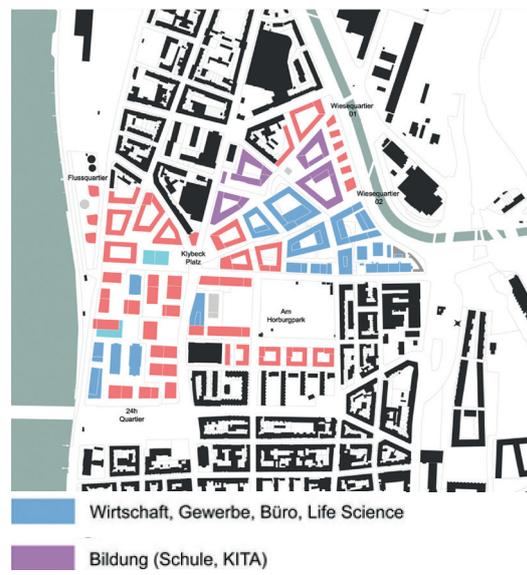
Modellfoto



Perimeter mit Entwurf



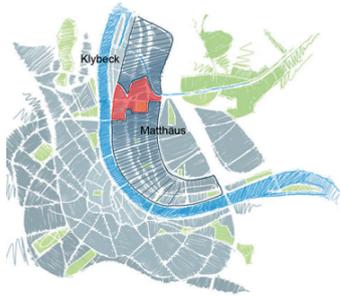
Nutzungsverteilung Erdgeschoss



Nutzungsverteilung Obergeschoss



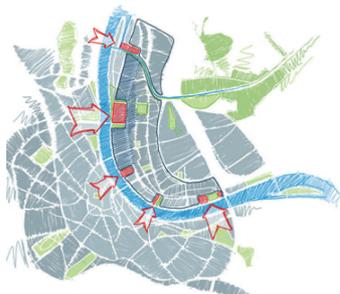
Stimmung und Freiräume



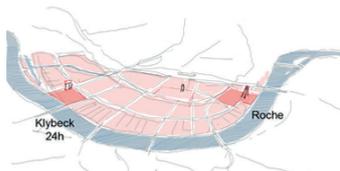
Zäsur zwischen zwei Stadtteilen



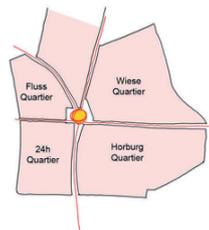
Bindeglied Horburgpark



Meilensteine entlang der Stadtkante



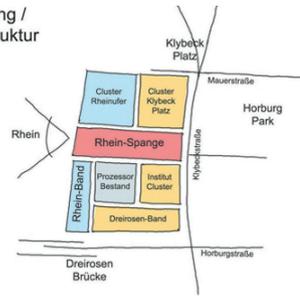
Landmarken / Stadtkonen



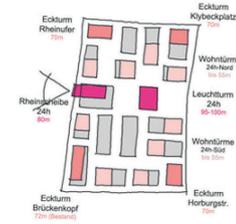
Kristallisationspunkt Klybeckplatz

Analyse

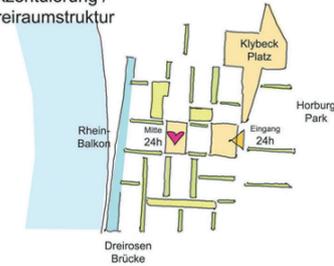
Zuordnung / Grundstruktur



Akzentuierung / Baustruktur



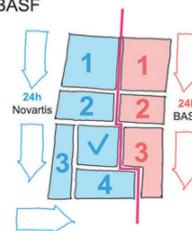
Akzentuierung / Freiraumstruktur



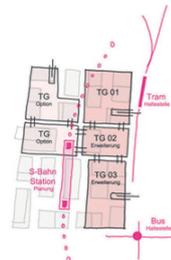
Programmierung / Nutzungsoptionen



Etappierung Novartis / BASF



Anbindung / Erschließung



Entwicklungsprinzipien 24h-Quartier

4.2 Team Diener & Diener



Städtebau

Diener & Diener
Architekten
Roger Diener
Dieter Righetti
Isabel Halene
Vesna Jovanović
Sarah Barth
Hiroyuki Kimura
Harun Rashid
Yasemin Ciorabai
Laura Coulibaly

Freiraum

VOGT
Landschaftsarchitekten
Günther Vogt
Ralf Voss
Nicole la Hausse de
Lalouvière
Eva de Meersman

Verkehr

GRUNER Verkehrsplanung
Stephan Homann

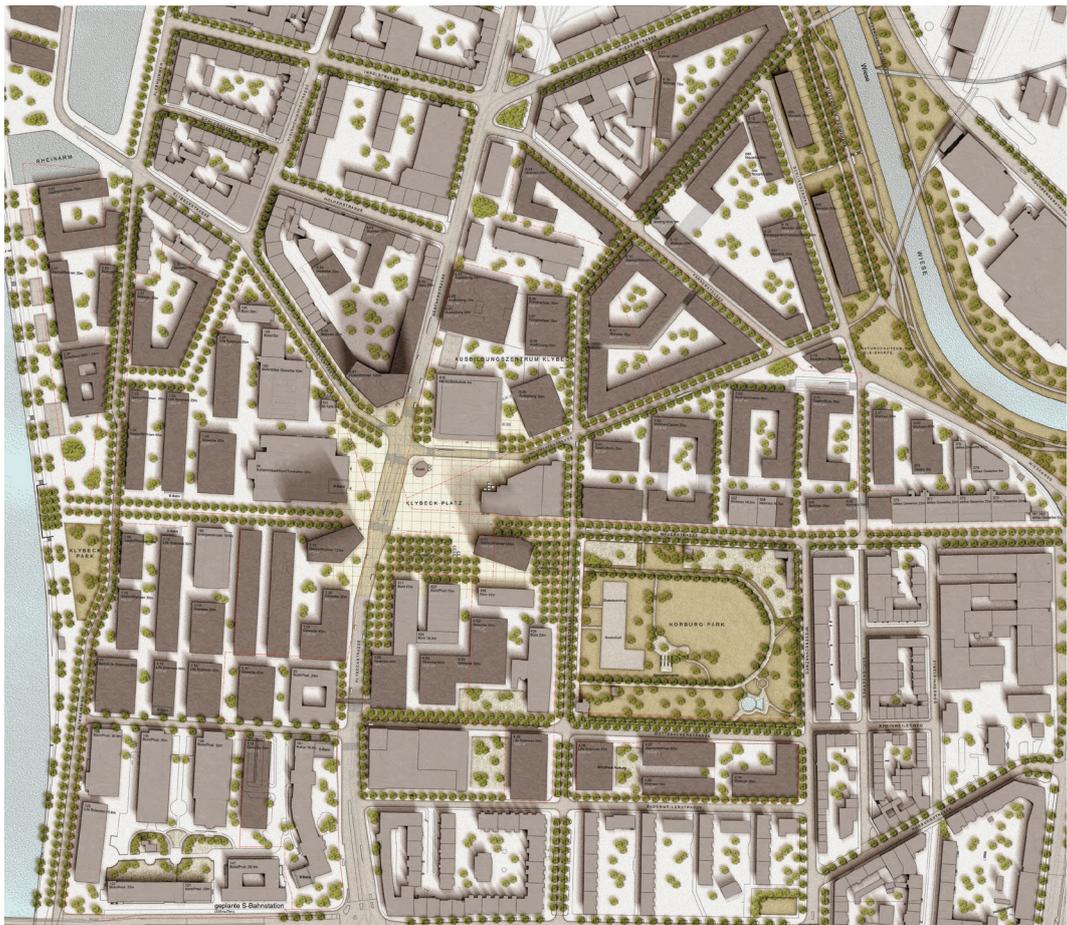
Situation M 1:10'000

Der «Klybeckplatz» bildet das Herz des Quartiers mit stadtweiter Ausstrahlung für Kultur, Ausbildung und Wohnen am Platz. Hier entsteht ein Verkehrsknoten mit zwei Tramlinien und S-Bahn. Höhere Häuser fassen den Platz und betonen seine Zentralität. Er dient als Bindeglied zwischen den Quartieren. Ziel der Arealentwicklung ist das Weiterbauen an einem Stadtquartier mit industriellem Charme, der Teile des Bestands, teils «frei vom Markt» in die Zukunft trägt, ergänzt mit klar gesetzten Neubauten. Zwischen dem «Klybeckplatz» und der Wiese ist eine lebendige «Industriestrasse» geplant: Wohnen und Arbeiten im Wiesequartier. Die Mauerstrasse soll hingegen verkehrsbefreit werden, als grüne Achse und Ökokorridor zwischen Rhein und Wiese.

In ihrer Verlängerung entsteht der «Klybeckpark», ein öffentlicher Park am Rhein, der für diverse Freizeitaktivitäten genutzt werden kann.



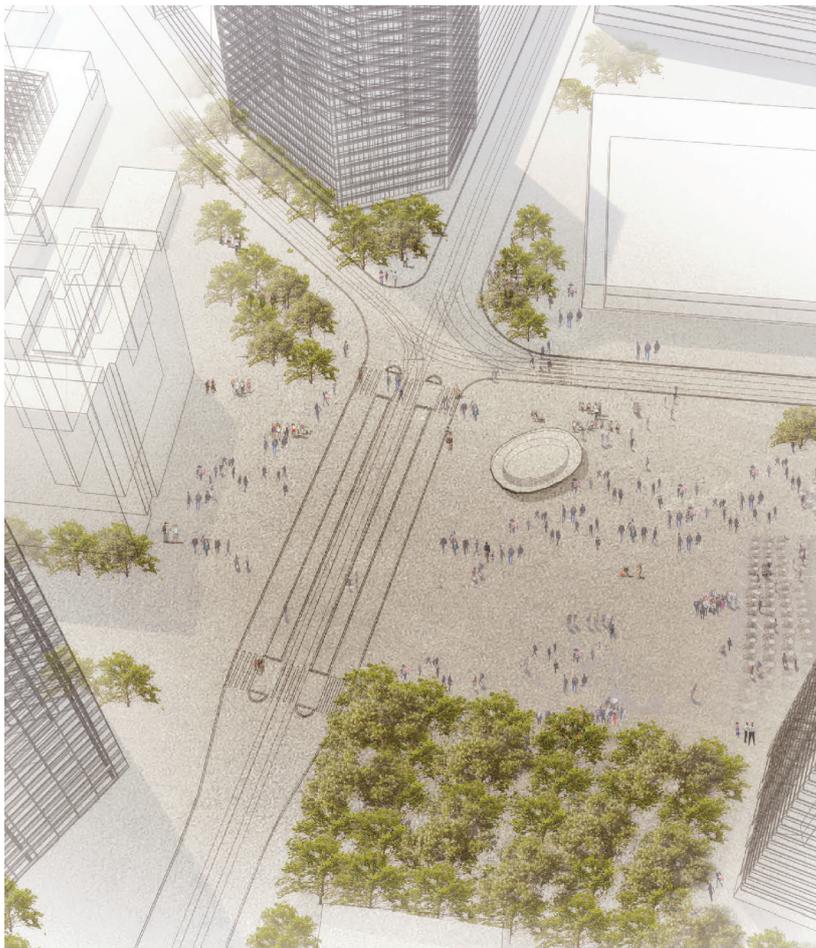
Modellfoto



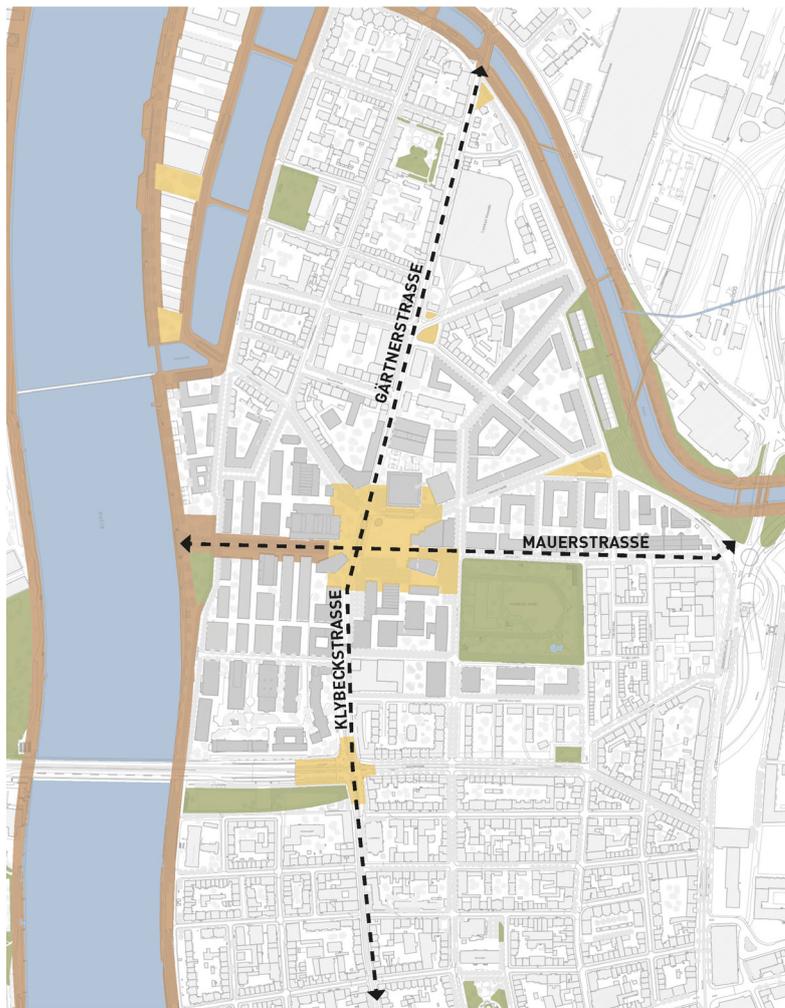
Perimeter mit Entwurf



Nutzungen



Situation Klybeckplatz



- RHEIN/WIESE
- PROMENADEN
- PARK ANLAGE
- PLÄTZE

Öffentliche Räume

4.3 Team Kollhoff



Städtebau
Kollhoff Generalplanung
Hans Kollhoff
Helga Timmermann
Nicolas Kemper

Freiraum
Cornelia Müller

Verkehr
Bodo Fuhrmann

Situation M 1:10'000

Die vorhandene Stadtstruktur mit ihrer Blockrandbebauung wird in das Areal klybeckplus weitergeführt. Neben Wohnen können in den Erdgeschossen vielfältige Nutzungen angeboten werden. Es entsteht eine prägnante Raumsequenz vom Landschaftsraum Wiese über den vergrößerten Horburgpark zum «Étoile», dem Zentrum des neuen Quartiers.

Hier wird ein neues Hochhausensemble geschaffen, das sich in der Stadtsilhouette selbstbewusst zeigt. Im Untergeschoss sollen neue Einkaufsmöglichkeiten die bestehende Quartiersversorgung ergänzen. Dieser neue Mittelpunkt stellt die Verbindung zum Rhein her, über einen Bootshafen mit diversen Freizeitaktivitäten und einer grosszügigen Baumallee. Eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr verbindet die grosszügige Uferpromenade mit der gegenüberliegenden Rheinpromenade.



Modellfoto



Perimeter mit Entwurf



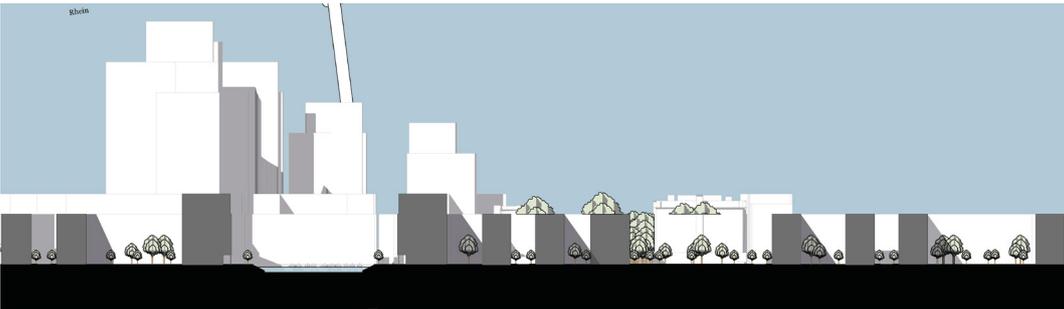
Nutzungen Erdgeschoss



Nutzungen Obergeschoss



Klybeck aus der Vogelperspektive



Schnitt

4.4 Team OMA



Städtebau

OMA

Ellen van Loon
David Gianotten
Katrien van Dijk
Geraldine van Dijk

Freiraum

Houtmann&Sander
Andre Houtman

Verkehr

Mobility in Chain
Federico Cassani

Situation M 1:10'000

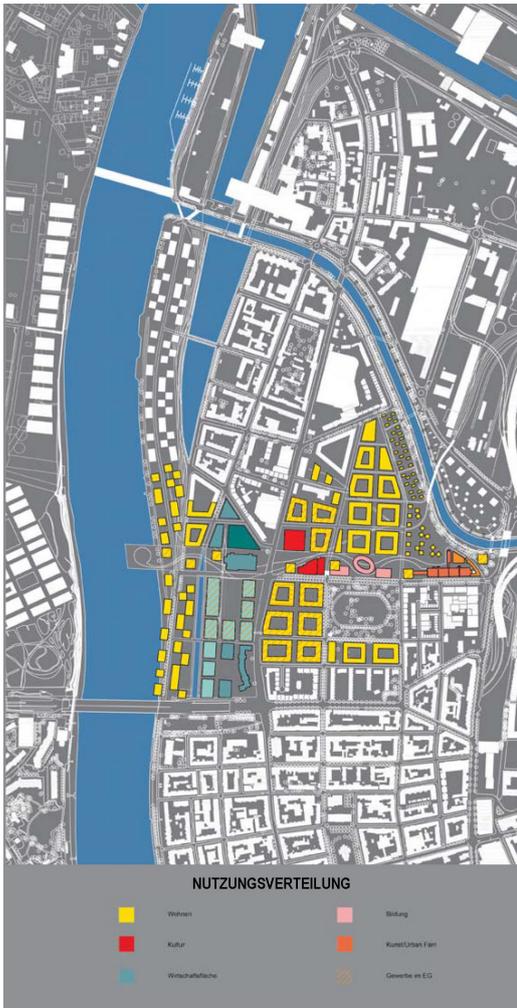
Das neue Areal löst die Trennwirkung zwischen dem Klybeck- und Matthäusquartier auf, in dem es einen «Backbone», ein Kulturband, entlang der Mauerstrasse für öffentliche, soziale und kulturelle Nutzungen einfügt. Dieses ist über den Aussenraum mit dem restlichen Quartier verwoben. Ziel ist eine hohe Vielfalt im architektonischen Ausdruck und Nutzungsprogramm. Eine Gesamtidentität verbindet die passenden Unteridentitäten, von einem Dienstleistungsbereich über das Kulturband bis zu kleinteiligem Wohnen entlang der Wiese und einer öffentlichen Veranstaltungsplattform auf dem Rhein. So soll ein dichtes Stadtquartier entstehen, in dem der Mensch im Mittelpunkt steht. Wohnen soll bis ins Erdgeschoss möglich sein, mit autofreien Wohnzonen und unterirdischem Parkieren. Der Transformationsprozess soll – wenn möglich – zeitnah mit einzelnen identitätsstiftenden Elementen begonnen werden.



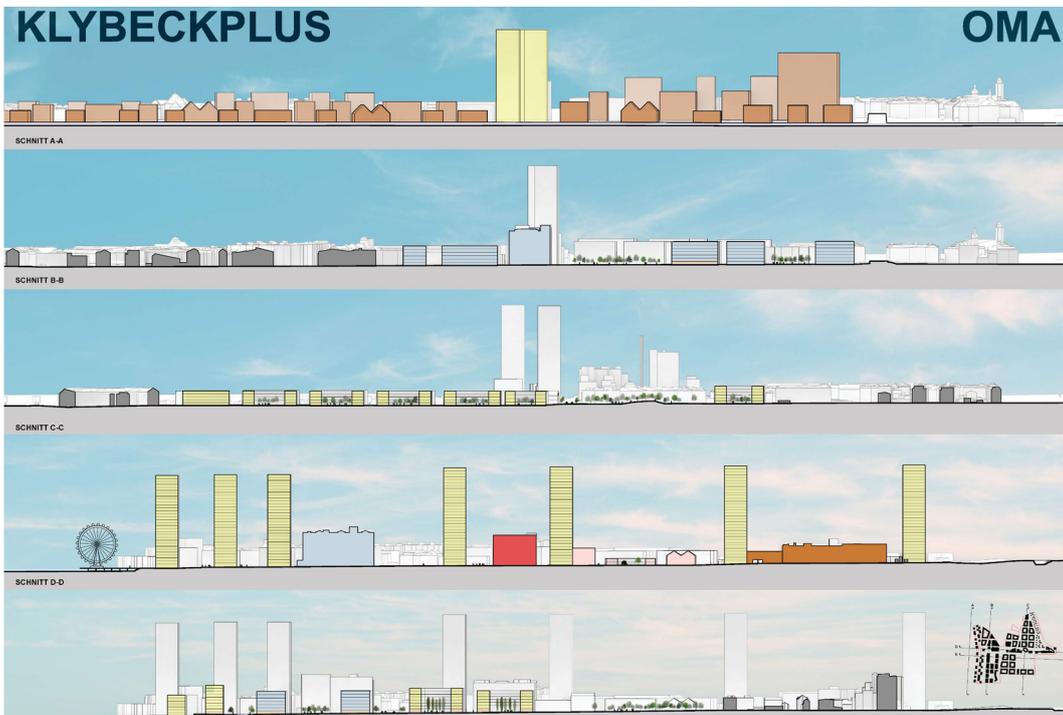
Modellfoto



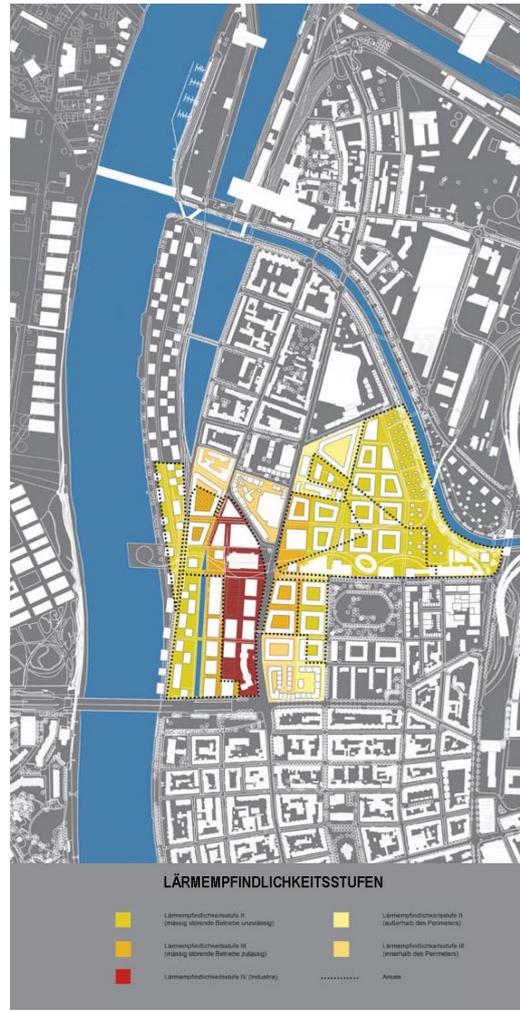
Perimeter mit Entwurf, Entwicklungsphase 2



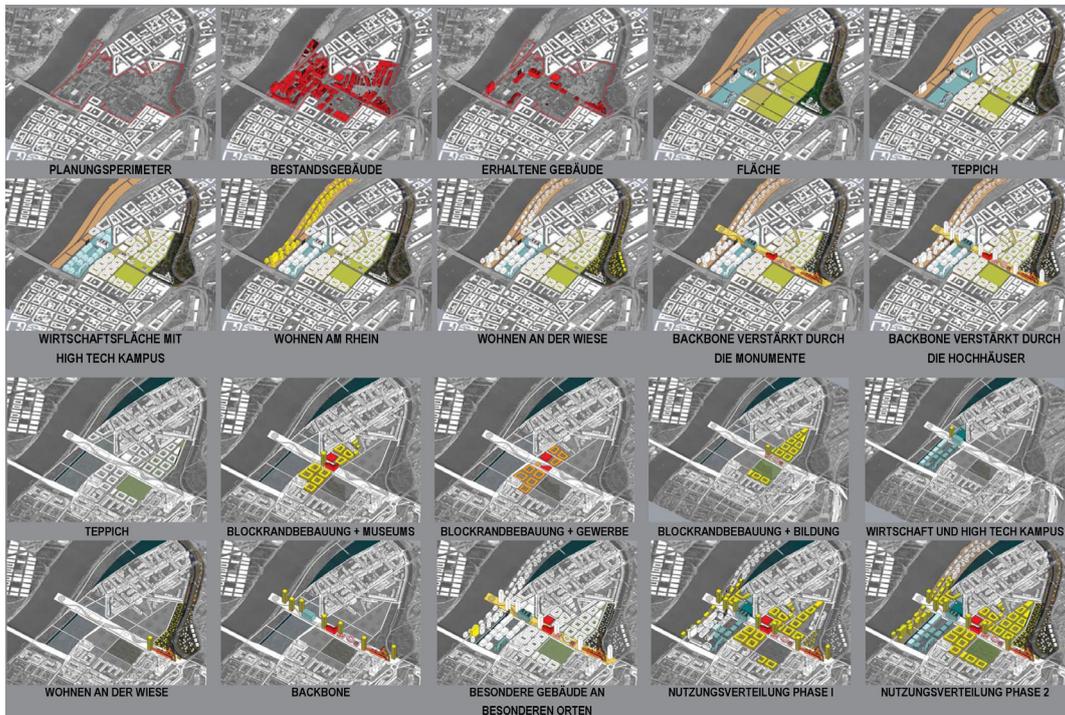
Nutzungen



Schnitte



Nutzungen und Übersicht Lärmempfindlichkeit



Aspekte des Entwurfs

4.5 Vergleichende Darstellungen der Testplanungsbeiträge

Als Grundlage für den Syntheseprozess wurden einzelne Themen der Teambeiträge in einer vergleichenden und nicht wertenden Darstellung gegenübergestellt (Stand 14.8.2017). Diese dienten den Planungspartnern, den Fachstellen und den Experten als Arbeitshilfe bei der Erarbeitung der Grundsätze der weiteren Arealentwicklung. Unten dargestellt sind die Überlagerungen aller Synthesethemen. Die einzelnen Themen werden auf den nachfolgenden Seiten einzeln ausgeführt.



Vergleich Teambeiträge
links: AS+P, Kollhoff
rechts: Diener & Diener, OMA



ETAPPIERUNG

- 2020-2030
- 2031-2040
- 2041-2050

ERSCHLIESSUNG

- bestehende Tramlinie 8
- vorgeschlagene Traminienführung 4
- Verbindungsachse LV
- unterirdisches Parkhaus

BEBAUUNG

- Bebauung
- Hochhäuser
- Gebiet mit höherer Dichte

FREIRAUM

- Gewässer
- Park/Grünanlage
- Innenhöfe / halbprivater Grünraum
- öffentliche Plätze / Promenaden
- Quartierplätze
- erhaltenswerte Bäume

ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN

- Kultur
- Schulen

IDENTITÄTSSTIFTENDE ELEMENTE

- Inventarobjekte
- identitätsstiftende Bauten
- identitätsstiftender Freiraum

WOHN- UND WIRTSCHAFTSFLÄCHEN

- Wirtschaftsfläche (Kanton 50'000 m²)
- Wohnfläche (OG)

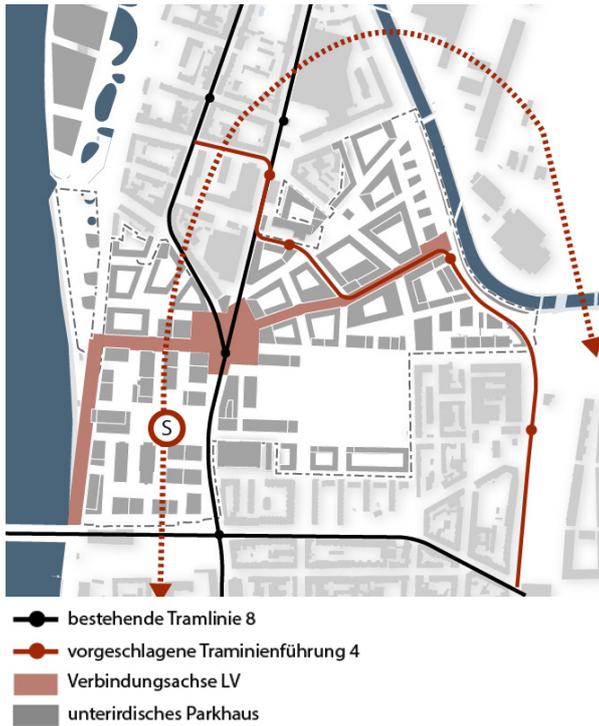
INFRASTRUKTUREN

- Industrie-Abwasser
- Autotunnel
- Energiezentrale



Verkehr

AS+P



Tramführung

- › Tramführung entlang Wiese über Korso ins Areal 3/6
- › Querung Areal 6 in die Gärtnerstrasse
- › Einbezug S-Bahnhaltestelle im 24h-Quartier
- › Keine direkte Verknüpfung resp. gemeinsame Haltestelle (Tram KLY und S-Bahnhaltestelle)
- › Anbindung Hafen in zweiter Etappe z. T. möglich (Inselstrasse)

Langsamverkehr

- › Hauptverbindung über den Korso von der Wiese zum Klybeckplatz
- › Weiterführung Mauerstrasse als LV-Achse an den Rhein

MIV

- › Untere Mauerstrasse als MIV-Quartierszubringer
- › Färberstrasse/Querung Areal 3 als MIV-Verbindung zu Klybeckachse

Kollhoff



Tramführung

- › Tramführung entlang Wiese ins Areal 3/6
- › Querung Areal 6 über Färberstrasse in die Gärtnerstrasse
- › Durchschneidung Wiesenplatz
- › Einbezug S-Bahnhaltestelle in den Etoile
- › Keine direkte Verknüpfung resp. gemeinsame Haltestelle (Tram KLY und S-Bahnhaltestelle)
- › Anbindung Hafen in zweiter Etappe z. T. möglich (Inselstrasse)

Langsamverkehr

- › Für Velo-/Fussverkehr sollen alle Strassen- und Wegbeziehungen möglich sein

MIV

- › Alle Fahrbeziehungen über Strassen sollen möglich sein

Diener & Diener



Tramführung

- › Erste Tram-Etappe möglich über Areal 3/6 mit Anschluss Bestand Gärtnerstrasse (Richtung Wiesenplatz)
- › Anbindung Hafen in zweiter Etappe möglich (Kleinhünigerstrasse)
- › Schnittstelle S-Bahn/Tram am Klybeckplatz

Langsamverkehr

- › Hauptverbindung Wiesenkreisel zum Klybeckplatz über Mauerstrasse
- › Weiterführung Mauerstrasse an den Rhein als breite Allee

MIV

- › Mauerstrasse als reine LV-Achse
- › Wegfall resp. kein Ersatz für den Wegfall der wichtigen Ost-West-Verbindung im Strassennetz

OMA



Tramführung

- › Tramführung entlang Wiese ins Areal 3/6
- › Führung zu Backbone/Klybeckplatz
- › Schnittstelle S-Bahn/Tram am Klybeckplatz
- › Erste Tram-Etappe möglich über Areal 3/6 mit Anschluss Bestand Gärtnerstrasse (Richtung Wiesenplatz)
- › Anbindung Hafen in zweiter Etappe über Verlängerung Mauerstrasse geplant

Langsamverkehr

- › Backbone als wichtigste LV-Achse

MIV

- › Mauerstrasse als MIV-Sammelstrasse

Parking

- › Öffentliche Tiefgaragen mit Zugang von Klybeckachse

Freiraum Wiese / Rhein

AS+P



Plätze

- › Klybeckplatz an der Schnittstelle Korso/ Mauerstrasse, Korso verbindet Rhein und Wieseufer (Ökokorridor)
- › Quartiersplätze bei Wohnen und Arbeiten

Horburgpark

- › Gegen Westen vergrössert, durch Gebäude eingefasst, öffentliche Nutzung mit Markthalle

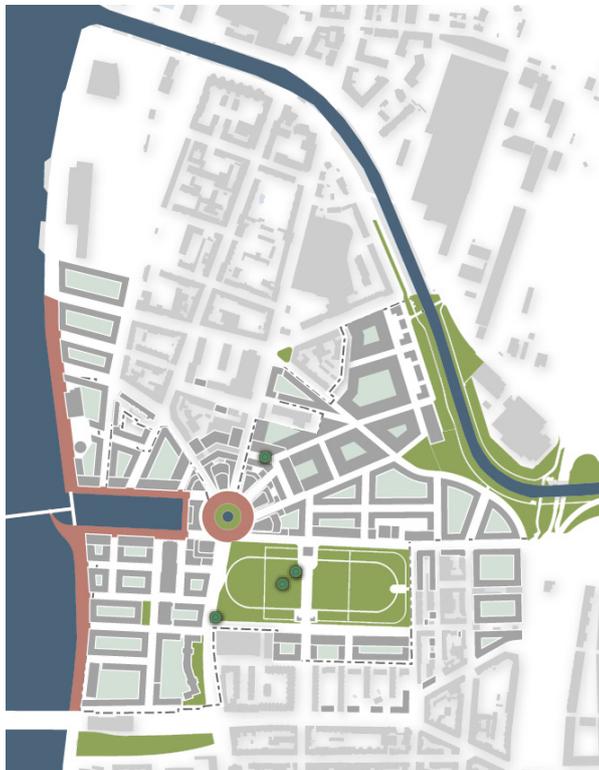
Rheinufer

- › Rheinpromenade geht in Rheinbalkon über, Rheinbalkon als Abschluss des 24h-Quartiers
- › Rheinaue als weiche Uferkante, Raumausweitung, Wetparks als Zwischenzone

Wieseufer

- › Durchgehendes beidseitiges Wieseufer mit klarer Begrenzungslinie

Kollhoff



Plätze

- › Etoile als Angelpunkt in der Raumsequenz Horburgpark und Hafen

Horburgpark

- › Erweiterung zu ursprünglicher Grösse
- › Anbindung an Klybeckstrasse und Etoile

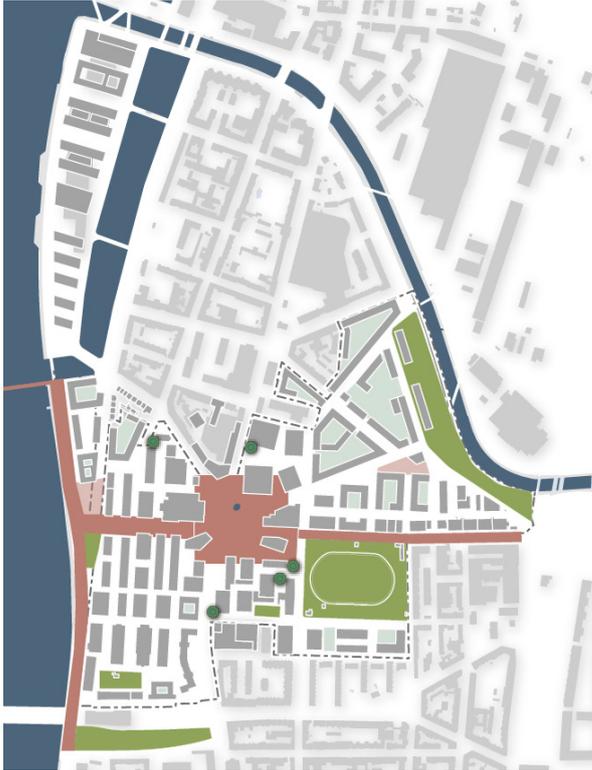
Rheinufer

- › Rheinpromenade wird weitergeführt, im Bereich des Hafens unterbrochen und zum Etoile gelenkt
- › Brücke über Hafenbecken und Verbindung zu Novartis Campus

Wieseufer

- › Weiterführung Wiesenpromenade im Bereich der Geleisharfe-Freiraum

Diener & Diener



Plätze

- › Klybeckplatz als städtischer Platz mit unterschiedlichen Nutzungsanforderungen, Mauerstrasse als Hauptachse und Freiraum, ohne MIV

Horburgpark

- › Heutige Dimensionen

Rheinufer

- › Weiterführung der Rheinpromenade und Fassung durch Bebauungskante
- › Unterschiedliche Promadeniveaus
- › Kleinere Parkanlage bei Ankunft Mauerstrasse

Wiesenufer

- › Freiraum eingebettet in durchgehende Wiesenpromenade, Wohnen in 2. Reihe

OMA



Plätze

- › Backbone als öffentlicher Raum im Zusammenspiel mit öffentlicher Nutzungen
- › Begleitet Mauerstrasse und reagiert auf angrenzende Raumabschnitte

Horburgpark

- › Heutige Dimensionen

Rheinufer

- › Rheinpromenade führt durch Bebauung mit Wohnnutzungen

Wiesenufer

- › Durchgehende Wiesenpromenade
- › Freiraum durchsetzt mit kleinteiligem Wohnen
- › Ausweitung im Bereich Geleisharfe

Bebauungsstruktur

AS+P



Bebauungsstruktur

- › Weiterführung Blockrand im Anschluss an bestehende Quartiere
- › Punktbauten im 24h-Quartier, urbane Plattform
- › Massstabsanpassung, Strukturauflösung zum Wieseufer
- › Rheinfront durchlässig

Hochhäuser

- › Geplante Hochhäuser im 24h-Quartier zwischen 50m und 100m (Höhenbegrenzung Anflugschneise in diesem Bereich 105–115m)

Gebiete mit höherer Dichte

- › Areal 1 Süd Novartis als dichtes, urbanes 24h-Gebiet

Kollhoff



Bebauungsstruktur

- › Weiterführung Blockrandstruktur aus angrenzenden Quartieren
- › Etoile-Hochhausstruktur als Landmark
- › Keine Differenzierung der Baustruktur aufgrund Nutzungszuordnung

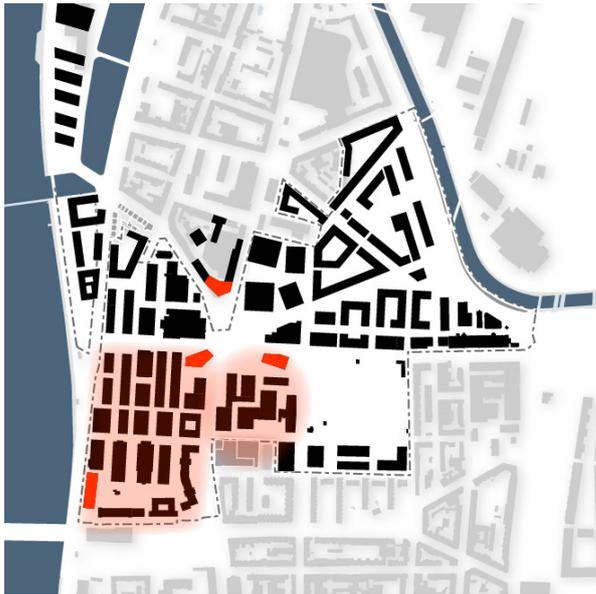
Hochhäuser

- › Mehrere geplante Hochhäuser rund um den Klybeck Platz mit einer Höhe von 120 m (Höhenbegrenzung Anflugschneise in diesem Bereich 110–115 m)

Gebiete mit höherer Dichte

- › Areal 1 Süd Novartis und Wirtschaftsfächen Areal 3/6 dichter als übrige Gebiete

Diener & Diener



Bebauungsstruktur

- › Ergänzende Blockränder im nördlichen Übergang zu bestehendem Quartier
- › Zeilenstruktur im DL/Gewerbegebiet, urbane Plattform
- › Einzelobjekte mit besonderer Bedeutung um den Klybeckplatz
- › Geschlossenen Rheinfront

Hochhäuser

- › Drei geplante Hochhäuser am Klybeck Platz mit einer Höhe von 120–130 m (Höhenbegrenzung Anflugschneise in diesem Bereich 110–115 m)

Gebiete mit höherer Dichte

- › Areale 1 Süd und 4 mit Wirtschaftsflächen als dichtere Gebiete

OMA



Bebauungsstruktur

- › Blockrandstrukturen im Übergang zu bestehenden Wohnquartieren
- › Kleinteilige Punktbauten zu den Wasserkanten
- › Bauten im Backbone als Einzelobjekte
- › Urbane Plattform mit Gewerbe/DL Areal 1

Hochhäuser

- › Sieben Hochhäuser entlang Backbone: konstante Höhe von ca. 110 m (Höhenbegrenzung Anflugschneise im vordersten Bereich zum Rhein 100 m).

Gebiete mit höherer Dichte

- › Areale 1 Nord und Süd. Areal 2 und Areal 4 als dichtere gemischt genutzte Quartiere

Öffentliche Nutzungen und Kultur

AS+P



Schulstandorte

- › Schulengeviert nordöstlich des Klybeckplatzes im Übergang zu bestehendem Wohnquartier
- › Bebauungsstruktur unspezifisch
- › Kindergärten/Kitas zu Horburgpark, EG

Kulturelle Nutzungen

- › Kulturfabrik im Geb. 90
- › Hochhauserweiterung im Areal 1 Novartis
- › Teil von 381 zu Wiesekreisel

Flächenvergleich Schulen

- › Wohnfläche ist mit 500'000m² angegeben, dies ergibt 4.5 Züge
- › IST-Arealflächen total: 28'500m²

Kollhoff



Schulstandorte

- › Keine Angaben bezüglich Schulnutzung
- › Nutzungszuweisung Gastronomie/ Verkauf, Freizeit Kultur + Bildung

Kulturelle Nutzungen

- › Nutzungszuweisung Gastronomie/ Verkauf Freizeit Kultur + Bildung alle Erdgeschosse

Flächenvergleich Schulen

- › Wohnfläche ist mit 410'000m² angegeben, dies ergibt 3.5 Züge
- › IST-Arealflächen total: nicht ausgewiesen

Diener & Diener



Schulstandorte

- › Schulbauten in 2. Reihe von Klybeckplatz
- › Schulbauten Sek I zu Klybeckpark
- › Kindergarten zu Hoburgpark
- › Schulbauten an Wohngevierte angrenzend, der Öffentlichkeit zugewandt

Kulturelle Nutzungen

- › Geb. 90 für Kultur + Sport
- › ehem. Personalrest. Gebäude 610 Kultur
- › Weitere kulturelle Nutzung zu Geleisharfe
- › Kulturelle Nutzungen zu Freiräumen ausgerichtet

Flächenvergleich Schulen

- › Wohnfläche mit 365'000m² angegeben, dies ergibt 3 Züge
- › IST-Arealfächen total: 13'500m²

OMA



Schulstandorte

- › Schulstandorte an Schnittstellen zwischen heutigen Standorten (Kiga und Primar)
- › Schulen im Backbone
- › Kindergarten am Wasser im Wohngeviert
- › Schulen als besondere Orte im öffentlichen Raum

Kulturelle Nutzungen

- › In identitätsstiftenden Gebäuden im Backbone
- › Kulturelle Gebäude auf Freiraum gerichtet
- › Museen um den Klybeckplatz

Flächenvergleich Schulen

- › Wohnfläche ist mit 550'000m² angegeben, dies ergibt 5 Züge
- › IST-Arealfächen total: 11'500m²

Identitätsstiftende Elemente aus Sicht der Planungsteams

AS+P



- Inventarobjekte
- identitätsstiftende Bauten
- identitätsstiftender Freiraum

Identitätsstiftende Elemente

- › Einbezug einzelner inventarisierter Bauten
- › Kulturfabrik als Landmark
- › Einbezug Bürobauten Areal 1
- › Aufgabe Personalrestaurant, Ausbildungsgebäude
- › Einbezug Shedhalle für kulturelle Nutzung
- › Erhalt bestehender räumlicher Strukturen mit Korso und Klybeckplatz
- › Geleisharfe überbaut

Kollhoff



Identitätsstiftende Elemente

- › Einbezug einzelner Bauten in Blockrandstruktur
- › Kein Einbezug im Bereich Etoile
- › Aufgabe vieler inventarisierter Bauten
- › Nutzung der Bestandsbauten: keine Angaben
- › Erhalt räumlicher Strukturen im Bereich Geleisharfe

Diener & Diener



Identitätsstiftende Elemente

- › Grösstmöglicher Einbezug von Bestandsbauten
- › Einbezug aller inventarierter Bauten
- › Bestandsbauten als städtebauliche Identitätsstifter
- › Nutzung Kultur und Gewerbe/DL
- › Alternativszenarios um den Klybeckplatz
- › Erhalt räumlicher Strukturen Geleisharfe zu Klybeckplatz

OMA

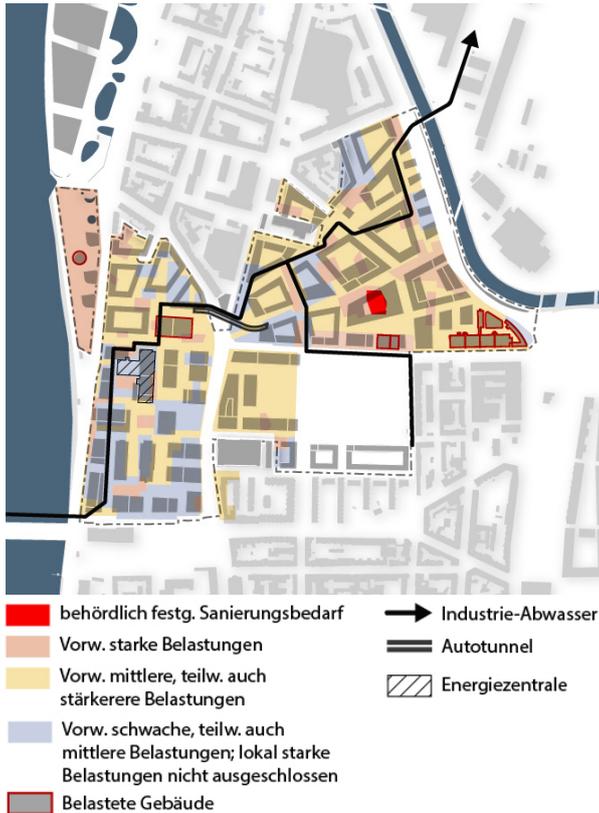


Identitätsstiftende Elemente

- › Grösstmöglicher Erhalt der Inventarobjekte
- › Einbezug von identitätsstiftenden Gebäuden in Backbone
- › Innerhalb und angrenzend Backbone öffentliche Nutzungen (Museum, Bildung, Kultur)
- › In Areal 1 Wirtschaftsfläche (Büro, Life Science, Gewerbe)
- › Geb. 125 Wohnen zum Rhein
- › Kein Erhalt räumlicher Strukturen im Bereich Geleisharfe zu Klybeckplatz

Altlasten und Infrastrukturen

AS+P



Unterirdische Bauten

- › Haupttunnel Industrieabwasser (WAI) grösstenteils nicht überbaut, Zugang in Areal 1 teils beeinträchtigt
- › Autotunnel nicht überbaut

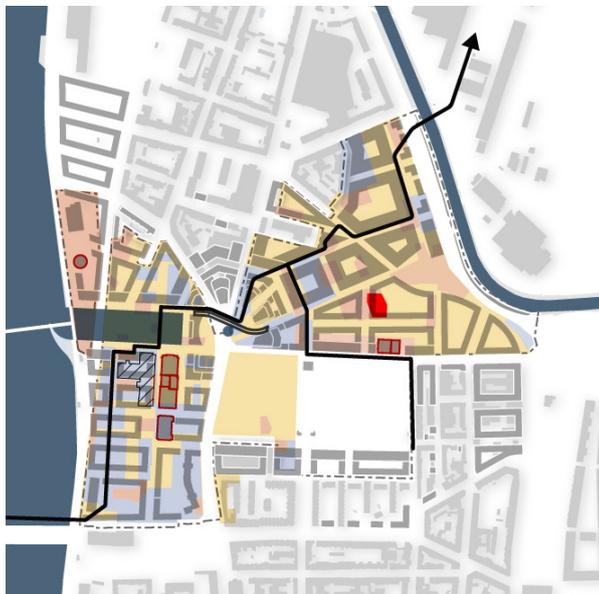
Energiezentrale

- › Teilerhalt

Belastete Gebäude

- › Teilweise Erhalt bestehender belasteter Bauten: Ensemble Mauerstrasse, Fabrikationsgebäude, K90

Kollhoff



Unterirdische Bauten

- › Haupttunnel Industrieabwasser (WAI) grösstenteils überbaut, Hafenbecken im Bereich WAI, Zugang in Areal 1 stark beeinträchtigt
- › Autotunnel nicht überbaut

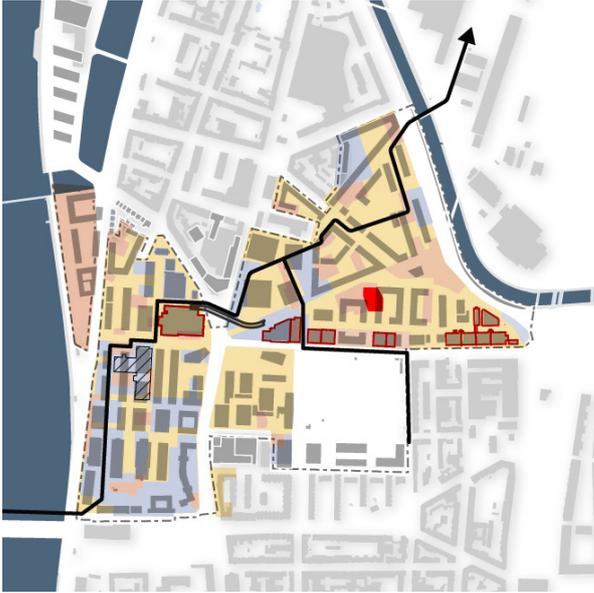
Energiezentrale

- › Kein Erhalt

Belastete Gebäude

- › Teilweise Erhalt bestehender belasteter Bauten: Fabrikationsgebäude, Gebäudereihen neben Energiezentrale

Diener & Diener



Unterirdische Bauten

- › Haupttunnel Industrieabwasser (WAI) grösstenteils nicht überbaut im Bereich Areal 1, Bereich Areal 6 teilweise beeinträchtigt
- › Autotunnel nicht überbaut

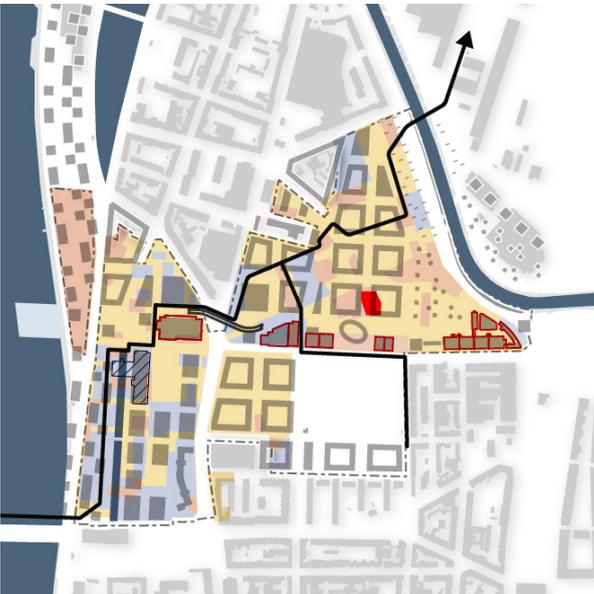
Energiezentrale

- › Kein Erhalt

Belastete Gebäude

- › Teilweise Erhalt bestehender belasteter Bauten: Ensemble Mauerstrasse, K90, Fabrikationsgebäude

OMA



Unterirdische Bauten

- › Haupttunnel Industrieabwasser (WAI) grösstenteils überbaut
- › Autotunnel nicht überbaut, teils benutzt für das unterirdische Parkhaus?

Energiezentrale

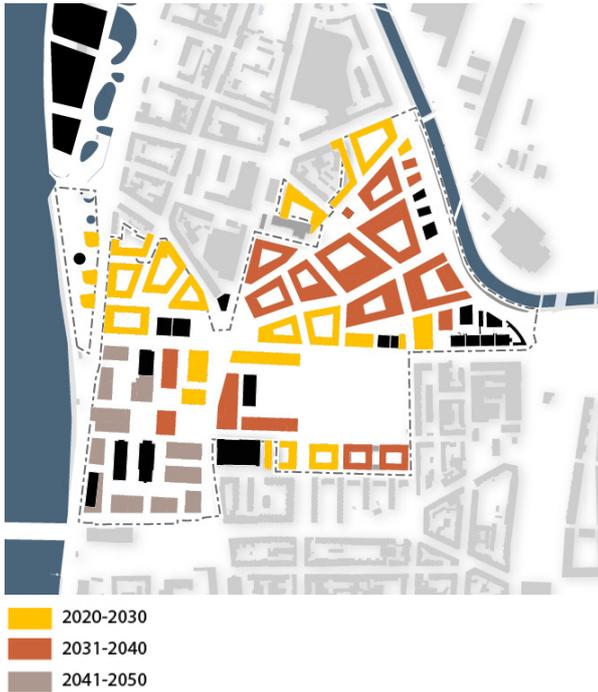
- › Teilerhalt

Belastete Gebäude

- › Teilweise Erhalt bestehender belasteter Bauten: Ensemble Mauerstrasse, Fabrikationsgebäude

Entwicklungsszenarien

AS+P



Etappierung

- › 2020–2030: Auftakt mit der Anknüpfung/Randbebauung zum Quartier Kleinhüningen und Aufwertung um den Horburgpark herum
- › 2031–2040: Ergänzung der Binnenbereiche Wiesenquartier
- › 2041–2050: Fortschreibung des 24h-Quartiers auf Novartis Areal 1 Süd

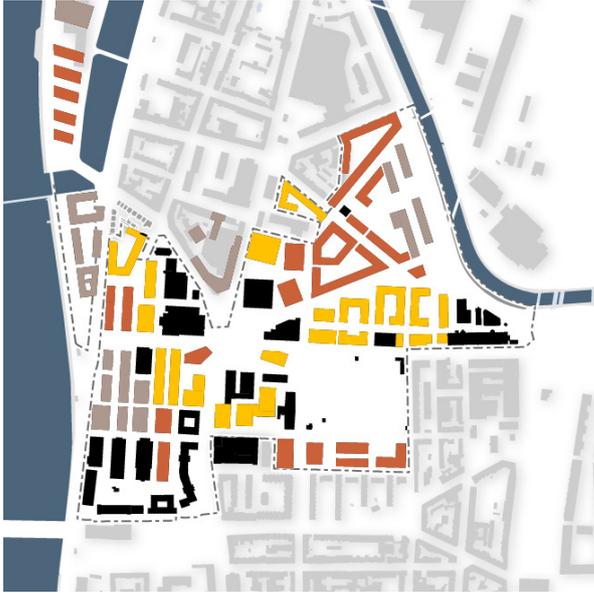
Kollhoff



Etappierung

- › 2020–2030: Auftakt mit dem neuen Hafenbecken, Bebauung Rheinufer und Entwicklung nördlich des Horburgparks
- › 2031–2040: Ergänzung der Binnenbereiche Wiesenquartier
- › 2041–2050: Fertigstellung des Klybeckplatzes, punktuelle Randbebauungen

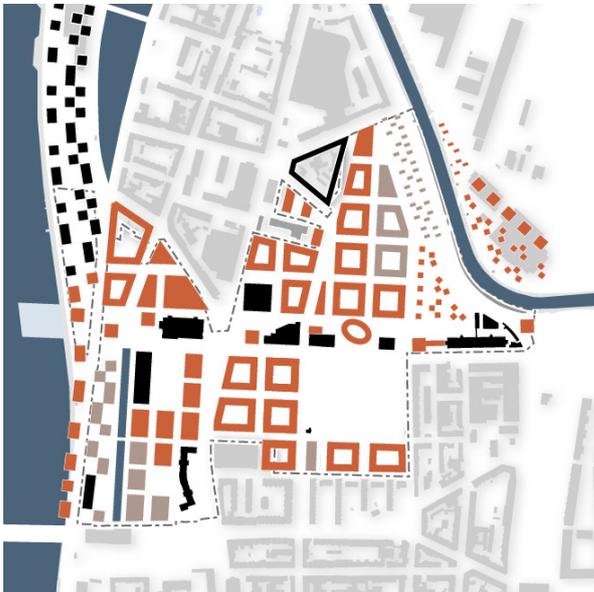
Diener & Diener



Etappierung

- › 2020–2030: Entwicklung Arbeitsstandort am Klybeckplatz und Wohnen am Horburgpark (nördliche Seite), Aktivierung Mauerstrasse und Färberstrasse
- › 2031–2040: Entwicklung südlich des Horburgparks, Ausbau Wiesequartier, Hochhaus Klybeckplatz
- › 2041–2050: Weiterentwicklung am Rheinufer, Randbebauung zur Wiese, Verwebung mit Quartier Kleinhüningen

OMA

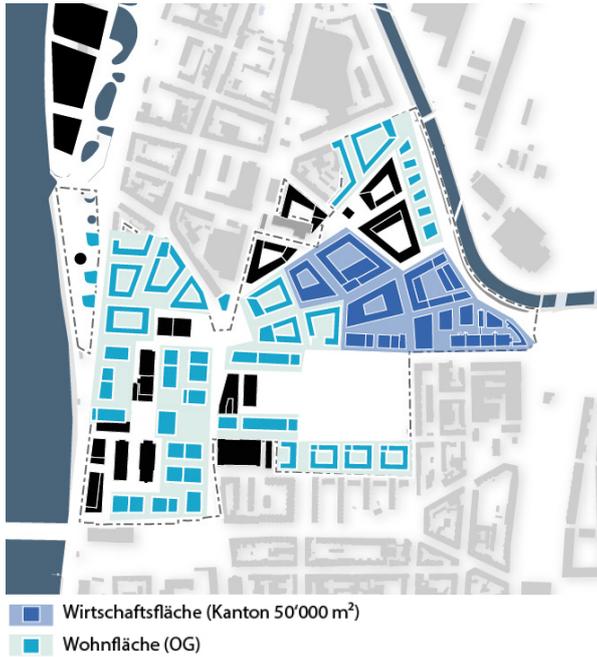


Etappierung

- › 2020–2040: flächendeckende Blockrandentwicklung im Wiesenquartier, High Tech Campus
- › 2041–2050: Wohnquartier zum Rhein, Entwicklung südlich des Horburgparks, Randbebauung zur Wiese

Wohn- und Wirtschaftsflächen

AS+P



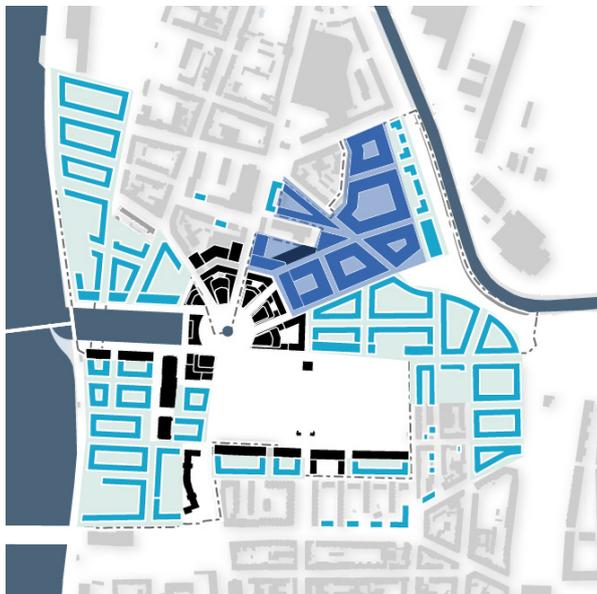
Wirtschaftsflächen

- › Teilbereich vom «Wiesequartier»
- › Zusammenhängende Fläche
- › Erdgeschoss und Obergeschoss
- › Angrenzende Nutzungen: Dienstleistungen, Wohnen, Bildung
- › Lärm: Puffer durch Anordnung spezifischer Nutzungen
- › Einbezug von Gebäude 370-... und 322/328
- › ca. 8'800 Arbeitsplätze

Wohnflächen

- › Um den Klybeckplatz 24h Quartier
- › Randbebauung zu Kleinhühningen
- › Randbebauung zum Horburgpark
- › ca. 9'900 Einwohner

Kollhoff



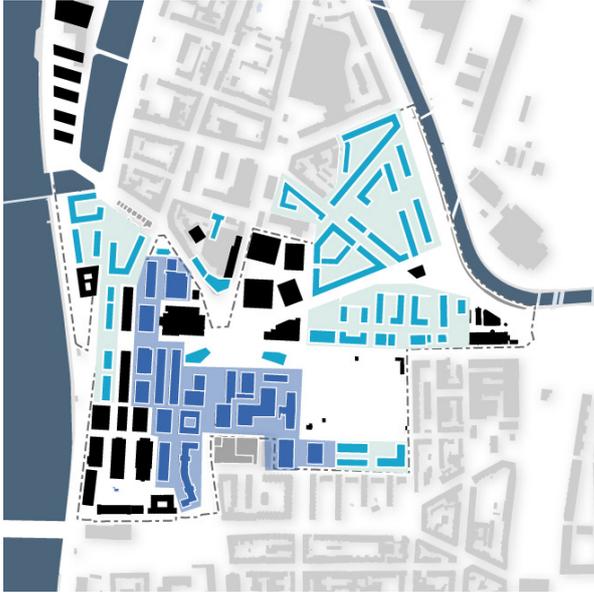
Wirtschaftsflächen

- › Nordöstl. Bereich zwischen Etoile und Wiese
- › Erd- und Obergeschoss
- › Puffer mit Freizeit und Life Science zu Wiesenufer
- › Kein Einbezug von Bestandesgebäuden
- › Zusammenhängendes Areal
- › Ca. 10'900 Arbeitsplätze

Wohnflächen

- › Blockränder zum Rheinufer
- › Blockrandquartier zwischen Horburgpark und Wiese
- › Ca. 8'200 Einwohner

Diener & Diener



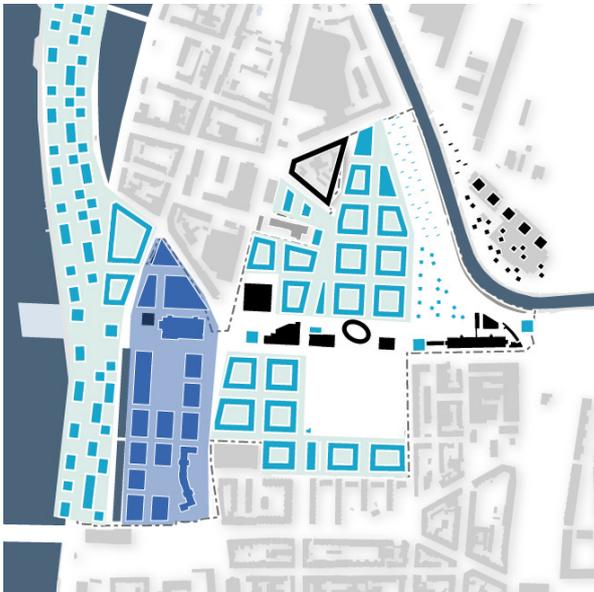
Wirtschaftsflächen

- › Areal 1
- › Angaben in Gewerbe/Büro/Life
- › Science
- › Ca. 11'900 Arbeitsplätze

Wohnflächen

- › Blockrandbebauung zu Kleinhühningen
- › Wohnquartier nördlich und südlich des Horburgparks
- › Ca. 7'300 Einwohner

OMA



Wirtschaftsflächen

- › Areal 1 östlicher Bereich
- › Zusammenhängendes Areal
- › Wirtschaft und High Tech Campus
- › Ca. 7'700 Arbeitsplätze

Wohnflächen

- › Einzelbebauung am Rhein- und Wieseufer
- › Blockrandbebauung im Wiesenquartier
- › Blockrandbebauung angrenzend am Horburgpark
- › Ca. 11'000 Einwohner

4.6 Erkenntnisse der Fachexperten des Begleitgremiums

Aus der Diskussion der Testplanungsbeiträge und der Synthese wurden durch die Fachexperten Städtebau und Freiraum Erkenntnisse in Form von Leitsätzen formuliert. Diese sollen als Basis für das weitere Vorgehen und Folgeprozesse dienen.

1. Stadtstruktur, Stadtsystem klybeckplus

Das neue Quartier soll eine Ergänzung und Verwebung der heute bestehenden Teile der urbanen Bebauung sein. Die Durchlässigkeit, die visuelle Orientierung und die neuen Achsen unterstützen die Anbindungen an die bestehenden Quartierteile und werten sie auf. Der bestehende Stadtgrundriss (Struktur) muss teilweise entsprechend bereinigt werden. Ohne bestehende Gegebenheiten zu negieren, muss eine Neuorientierung im gesamten Quartier möglich werden. Das gilt insbesondere für die östlichen Gebiete zwischen Wiese und Gärtnerstrasse.

2. Stadt und Verkehr

Die Stadt muss zusammen mit der Verkehrsfunktion weiterentworfen werden. Die kritisch überprüften Verkehrsfunktionen spielen eine grosse Rolle bei den Festlegungen der öffentlichen Aussenräume, der Strukturbereinigung und bei der Massstäblichkeit der Stadtgestalt. Dazu gehört auch ein geeignetes Parkierungskonzept.

Das Strassensystem, also der Funktionsraum Strasse, soll von Fassade zu Fassade als Raum gestaltet werden. Normprofile für alle Strassentypen sind sinnvoll. Sie geben über die Anordnung der Verkehrssysteme und die Bepflanzung Auskunft. Hierzu ist auch die Anordnung von Werkleitungen festzulegen. Umsetzungen allenfalls via Baulinien. Bestehende Infrastrukturen sind zu berücksichtigen.

3. Klybeckplatz

Der Platz bildet das Zentrum, ist Drehscheibe und Identifikationsort des gesamten Quartiers. Eine entsprechend hohe Dichte und eine markante Höhenentwicklung der platzbestimmenden Bebauung sind durchaus gewünscht. Der Platz muss räumlich massstabgerecht und klar definiert werden. Massbestimmend sind der Tramverkehr und die zukünftige S-Bahn. Es muss eine hochwertige Alltagsfunktion aber auch eine Aufenthaltsqualität erfüllt werden. Ausserordentliche Nutzungen wie Zirkus, Feste etc. sind ausserhalb des Platzes vorzusehen.

4. Mauerstrasse

Hier entsteht die wichtigste Ost–West–Raumbeziehung, eine Lebensader, die die Verkehrsräume der Erlenmatt mit dem Rheinufer verbindet. Sie soll stadtverträgliche Verkehrsfunktionen aufnehmen. Der Anschluss Erlenmatt muss verbessert werden, das andere Ende der Mauerstrasse muss in ein räumlich prominentes Ziel am Rhein münden.

5. Freiraum Ufer Rhein und Wiese

Das Rheinufer muss in Zusammenhang mit dem Altrheinweg und dem Hafengebäudeareal gedacht werden. Die Hafengebäude und deren Zukunft spielen für diesen Raum eine gewichtige Rolle. Deshalb soll die Hafengebäude weichen. Die gesamte Rheinuferpartie bildet ein massgebendes Potential des neuen Quartiers und ist ein zentrales Thema im neu entstehenden Stadtgesicht. Das charakteristische und äusserst erfolgreiche Kleinbasler Rheinuferbündel als eines der elementarsten stadtgestalterischen Hauptthemen Basels muss hier fortgesetzt werden.

Die Wiese ist durch ein eigenes ökologisches Konzept gestützt. Stadträumlich ist der Flussraum kraftvoll zu bebauen. Die Massstäblichkeit soll einen dem Freiraum entsprechenden Übergang sicherstellen.

Die Basisannahme der Grün- und Freifläche pro Person muss auf ein städtebauliches Modell umgelegt werden. Dabei sind der Rhein, das Rheinufer, das Wiesenufer, die grossen Parkflächen und die aufgewerteten Strassenprofile sowie auch der einzigartige Freiraum der Langen Erlen einzubeziehen.

6. Horburgpark

Der heutige Park sollte als Zeichen eines Aufbruchs neu umrissen und ergänzt werden. Seine Beziehung zu den umführenden Strassenräumen und zu einer hochwertigen Bebauung muss präzisiert werden. Der neue Horburgpark könnte ein früh umsetzbarer Impulsgeber für die gesamte Quartierentwicklung werden.

7. Nutzungsdichte und Mischungen

Die Parameter sollen Eigenheiten des gesamten Stadtquartiers ermitteln. Sie bestimmen die Art und Qualität der Transformation des Stadtteils. Aus den Testplanungsbeiträgen geht eine angemessene Flächendichte von etwa 3.0 (AZ) hervor. Die Forderung nach Wirtschaftsflächen in der Industriezone (Zone 7) kann bezüglich Mengengerüst und Verteilung als zusammenhängende 50'000m² nicht erfüllt werden. Sie müssten in mehrere Zonen aufgeteilt werden und dürfen gesamthaft nicht mehr als etwa 30'000m² umfassen.

8. Bestandesbauten

Die Bestandsbauten sollen soweit wie möglich als Identitätsträger erhalten werden. Als wesentliches Potential ist deren lockere Streuung über das ganze Areal zu betrachten. So können sie zu einer unverwechselbaren Atmosphäre des neuen Quartiers beitragen. Dieses Konzept soll durch ein öffentliches Nutzungskonzept gestützt werden. Kultur mag im Vordergrund stehen. Das aussenräumliche Pendant dazu ist die gezielte Sicherung der Spuren im öffentlichen Raum, wie Trassen, Infrastrukturen, wichtige Bäume, Industriegeschichte, Wasser, Oberflächen, Fassaden etc.

9. Schulen

Schulen und weitere wichtige öffentliche Nutzungen dienen als eigentliche Stadtbausteine. Ihnen kommt bei der Vernetzung und Verwebung von bestehenden und neuen Quartieren eine grosse Bedeutung zu.

10. Erdgeschoss

Das Stadtgesicht, die Belebtheit, die Attraktivität der Stadträume und die angestrebte Mischnutzung sind stark abhängig von der richtigen Programmierung der Erdgeschosse. Hierbei ist eine zukunftsgerechte Typologie zu erarbeiten.

11. Stadt für alle

In Korrelation mit der Freiraum- und der Verkehrsplanung sind offene Planungsprozesse zu stützen: Generationsübergreifende Konzepte, Entwicklungsprozesse mit Zwischennutzungen etc. gehen auf die langfristige Umnutzung ein. Es sollen Chancen für alle Wirtschaftsstufen und Nutzungsanliegen geschaffen werden.

12. Der Prozess

Um die gegenwärtige Aufbruchstimmung produktiv zu nutzen, sind die nächsten Schritte umgehend auszulegen und anzugehen.

Dazu ist es erforderlich, die Schlüsselstellen zu definieren bzw. zu bestätigen, diese soweit sinnvoll vertieft zu bearbeiten und parallel dazu an Leitbildern und an der Richtplanung zu arbeiten. Es müssen in absehbarer Zeit Planungsinstrumente ausgearbeitet werden, die die Investitionen der Umstrukturierungen stützen. Damit kann ein generativer Prozess beginnen, der ökonomisch tragbar ist.



Diskussion eines Teambeitrags während der Beteiligungsveranstaltung

5. BETEILIGUNG

Dem Areal Klybeck kommt eine hohe Bedeutung als Scharnier zwischen den angrenzenden Quartieren zu. Der Einbezug der Bevölkerung in den Planungsprozess war deshalb von Beginn an wichtig. Boten die Testplanungsworkshops eine Plattform für die Fachdiskussionen, konnte die Bevölkerung im Rahmen von vier offenen Beteiligungsveranstaltungen Beiträge liefern, gesellschaftliche, politische oder wirtschaftliche Interessen einbringen und die Planungszwischenstände reflektieren. Ob Ergänzung des Programms, Kommentieren der Testplanungsbeiträge, Spiegeln der Synthese oder Information über Syntheseergebnisse – jede der vier Veranstaltungen hatte ihren eigenen Schwerpunkt und bot jeweils zwischen 150 und 180 Personen ein Forum für den Austausch und die Diskussion.

5.1 Grundsätze der Beteiligung

Die Planungspartner haben sich für eine proaktive Haltung bezüglich der Beteiligung ausgesprochen. Das Projekt klybeckplus hat eine stadtweite Ausstrahlung und eine grosse Wichtigkeit. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde darum bereits sehr frühzeitig gestartet. Gemäss § 55 der Kantonsverfassung und § 74 der Bau- und Planungsverordnung (BPV) soll die Quartierbevölkerung in den Meinungs- und Entscheidungsprozess der Behörden in Belangen einbezogen werden, die sie besonders betreffen. Die im Projekt klybeckplus durchgeführte Beteiligung der Öffentlichkeit ging bewusst über das in der Kantonsverfassung geregelte Beteiligungsrecht der Bevölkerung hinaus.

Sowohl Kommunikation als auch Partizipation (Beteiligung/Mitwirkung) sind Teil aller Planungsschritte. Das Beteiligungsverfahren klybeckplus soll Wirkungen auf zwei Ebenen ermöglichen:

Problemsichten erweitern

- › Planungsergebnisse inhaltlich verbessern
- › Ergebnisse/Änderungen im Gemeinwesen einfacher einführen

Engagement beleben (Förderung der demokratischen Mitsprache)

- › Beitrag, um Aufgaben des Gemeinwesens zu lösen
- › Neue Formen der zivilgesellschaftlichen Selbstorganisation schaffen
- › Lokale (politische) Kulturen ausbauen oder stabilisieren

Beteiligungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit bestanden vor und nach der Bearbeitungsphase der Testplanung. Die Bearbeitung der Testplanung (Workshops mit Teams und Begleitgremium) fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Vertretungen der Stadtteilsekretariate waren als Gäste bei den Workshops anwesend.

Innerhalb eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens wurde 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. Abgeschlossen wurde die Phase der Testplanung mit einer Informationsveranstaltung am 21. November 2017, an der die Projektleitung sowie ein Vertreter des Begleitgremiums der

Bevölkerung für Fragen zur Verfügung standen.

5.2 Reflexion aus Beteiligungsveranstaltungen

Beteiligungsveranstaltung 1

Die interessierte Basler Bevölkerung erhielt am 24. September 2016 Gelegenheit, das Areal auf einer Führung kennenzulernen, sich über die Arealentwicklung zu informieren und in verschiedenen moderierten Beteiligungsformaten ihre Vorstellungen an die Arealentwicklung zu formulieren. In einem Fazit wurde festgehalten, was aus Sicht der Teilnehmenden im Programm der Testplanung zu ergänzen oder stärker zu betonen war und was es zu beachten gilt, damit die Arealentwicklung klybeckplus den Nachbarquartieren Mehrwert bringt.

Als Hinweise zur Programmergänzung wurde aufgenommen, dass der Mut zur Vision, zur Innovation und zum Experiment noch wenig zum Ausdruck komme und ein Zukunftsbild vermisst werde. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass der Stadtteil in erster Linie Beziehungsraum sei und damit mehr als Wohn- und Arbeitsort darstelle. Eine Stadt benötige öffentliche, soziale und kulturelle Nutzungen, damit diese Beziehungen im Alltag entstehen und gelebt werden können. Von den Teilnehmenden wurde ein dichter, mit den Nachbarquartieren verwobener Stadtteil beschrieben, charakterisiert durch das industrielle Erbe. Ausserdem wurde die aktive Rolle des Kantons als Entwicklungsträger thematisiert, mit der Idee, dass er durch Landerwerb, Landabgabe im Baurecht und eigene Bautätigkeit einen aktiven Beitrag zu einer guten Durchmischung des Quartiers leisten könne.

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltung wurden in einer Auswertung zusammengefasst und den Teams der Testplanung als Planungsgrundlage zur Verfügung gestellt.

Beteiligungsveranstaltung 2

Am 17. Juni 2017 wurden die Ergebnisse aus der Testplanung (Teambeiträge) im Rahmen der zweiten Beteiligungsveranstaltung mit über 180 Teilnehmenden diskutiert. Die Teilnehmenden kommentierten die Ergebnisse der Testplanung (Teambeiträge) und hielten fest, was sie den Verantwortlichen für die Synthese der Testplanung mit auf den Weg geben wollten. Die Teilnehmenden bearbeiteten in 18 Tischgruppen die vier Testplanungsbeiträge. Im Vordergrund stand die Suche nach Übereinstimmungen. Als allgemeine Hinweise wurden folgende Punkte festgehalten:

Die Anordnung und Höhe der Hochhäuser ist zu überprüfen und verständlich zu machen. Analog dazu ist auch die bauliche Dichte aufzuzeigen, zum Beispiel durch Vergleiche mit dem umliegenden Quartier.

Das Verhältnis zwischen der baulichen Dichte und den vorhandenen Grün- und Freiräumen ist darzustellen und zu begründen. Es wird eine Aussage darüber gewünscht, wieviele Personen im Quartier wohnen und arbeiten werden und wie die Dimensionen der Plätze und Parks darauf abgestimmt sind.

Festgestellt wird, dass der Erhalt bestehender Gebäude identitätsstiftend ist. Die bestehende Bausubstanz ist darum stärker zu berücksichtigen und die Identität durch Erhalt von Bestandesbauten zu sichern, sofern sich diese technisch-rechtlich als schutzfähig erweisen.

Die vorhandenen Potentiale von Kleinbasel und der Kulturorte in den angrenzenden Quartieren sind mit der Arealentwicklung zu koppeln. Gewünscht wird eine stärkere Mischung von Funktionen und Nutzungen, die sich den Bedürfnissen der Bevölkerung anpassen kann.

In den Testplanungsbeiträgen ist keine klare Vorstellung zur Bedeutung von Gewerbe, Industrie und Dienstleistung/Büro und zur Wirtschaftsfläche zum Ausdruck gekommen. Es sind genauere Vorstellungen zu Gewerbenutzungen, Anordnung und den damit verbundenen Immissionen und Chancen zu entwickeln.

Die Uferflächen von Rhein und Wiese sollen öffentlich zugänglich und nutzbar sein. Allgemein wird angemerkt, dass die verkehrliche Erschliessung besser ersichtlich und die Frage beantwortet werden sollte, ob das Verkehrssystem den künftig zu erwartenden Verkehr aufnehmen kann. Die Verkehrsplanung soll dabei an die bestehenden Quartierstrukturen anknüpfen.

Als wichtig werden Infrastrukturen mit einer gesamtstädtischen Ausstrahlung erachtet. Dazu gehören ein Hallenbad mit einer 50-Meter Bahn sowie Kultur- und Sportangebote.

Neben den räumlichen Festlegungen werden auch Prozessfragen thematisiert, die für eine schrittweise Entwicklung des Areals wichtig erscheinen. Dazu gehört unter anderem das Ermöglichen von Zwischennutzungen. Es wird weiterhin gefordert, dass der Kanton Basel-Stadt Land für gemeinnützige und genossenschaftliche Entwicklungen erwirbt sowie Arealteile kauft und im Baurecht abgibt.

Beteiligungsveranstaltung 3

Den Zwischenstand der Synthese stellten die Planungsverantwortlichen am 19. September 2017 im Rahmen der dritten Beteiligungsveranstaltung der interessierten Öffentlichkeit vor. Rund 170 Teilnehmende gaben an diesem Anlass ihr Feedback zum Zwischenstand der Synthese der Testplanung ab. Als wichtigste Aussagen können folgende Punkte zusammengefasst werden:

Stadtstruktur

Es ist deutlich zu machen, was mit einer baulichen Dichte von 3.0 (AZ) gemeint ist. 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 klar 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.

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, Gewerbezone, 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.

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.

Identitätsstiftende Merkmale

Klar ist, dass bestehende Gebäude identitätsstiftend sind. Sie spiegeln den Industriecharakter des Gebiets wider. Als identitätsstiftend wird aber auch die Nutzung und Bepflanzung des öffentlichen Raumes verstanden. Auch die Zwischennutzung von Gebäuden unterstützen die Identitätsbildung.

Gewässer sind als identitätsstiftende Elemente 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.



Beteiligungsveranstaltung 2

6. SYNTHESE

Fachexperten, kantonale Fachstellen, Bevölkerung und Grundeigentümerinnen trugen mit ihrem vielfältigen Wissen zum Gewinn der planungsrelevanten Erkenntnisse bei. Diese wurden systematisch gesammelt und anschliessend in einem Syntheseworkshop vom Begleitgremium diskutiert. Die Öffentlichkeit hatte Gelegenheit, das Zwischenergebnis zu reflektieren. Die Planungspartner haben, gestützt auf die vielen wertvollen Hinweise, Grundsätze zu Stadtstruktur, Freiraum, Nutzungen, Verkehr und Identität entwickelt. Karten, in denen einzelne Massnahmen verortet sind, ergänzen diese Erkenntnisse. Mit Hilfe dieses Prozesses konnten die Planungspartner auch Schwerpunkte für die weitere Planung definieren. Die wichtigsten Erkenntnisse der Planungspartner aus der Synthese sind im Folgenden zusammengefasst.

6.1 Erkenntnisse Stadtstruktur

Sowohl die Testplanungsteams und die Fachexperten als auch die Rückmeldung der Bevölkerung in den Beteiligungsveranstaltungen haben gezeigt, dass im neuen Stadtquartier ein Identifikationsort erwünscht ist. Die Planungspartner erkennen in ihrer Synthese die Wichtigkeit eines zentralen Platzes. Es hat sich herausgestellt, dass am Kreuzungspunkt der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse ein solcher neuer Identifikationsort des Stadtteils entstehen könnte – der sogenannte Klybeckplatz. Der Platz soll, seiner Bedeutung entsprechend, räumlich neu definiert werden. Damit ein Platz ein Identifikationsort für ein Quartier werden kann, ist eine Randbebauung mit einer hohen Dichte und einer vertikalen Akzentuierung anzustreben.

Weiter ergab die Testplanung, dass die Vernetzung von bestehenden öffentlichen Räumen für die Struktur des Quartiers eine hohe Bedeutung hat. Die Planungspartner sind der Meinung,



Stadtstruktur

dass der Rhein, die Wiese, der Horburgpark und der Klybeckplatz als Ausgangspunkte für die Weiterentwicklung und Vernetzung bereits bestehender öffentlicher Räume und der Natur dienen können.

Als massgebende Elemente im Stadtgrundriss bilden nach Ansicht der Planungspartner die Klybeckstrasse, die Gärtnerstrasse und die Mauerstrasse auch in Zukunft wichtige Stadtachsen. Sie definieren die Eintrittspunkte von Wiese, Rhein, Matthäus- und Klybeckquartier ins Areal klybeckplus.

Anknüpfend an die Stadtachsen kann die Stadtstruktur so angelegt werden, dass sie die Verwebung mit dem Matthäus- und Klybeckquartier ermöglicht. Dieses Element der Durchmischung der Stadtquartiere war bei allen am Planungsprozess Beteiligten ein für die Stadtstruktur wichtiges Kriterium.

Die neuen Quartierachsen haben deshalb auch eine hohe Durchlässigkeit zum Ziel, welche die visuelle Orientierung zwischen bestehenden und neuen Stadtelementen unterstützt. In den Übergängen zu den bestehenden Gevierten der Quartiere soll weiter bzgl. Massstäblichkeit und Typologie der Bebauung eine geeignete Antwort auf den Bestand gefunden werden.

Die Stadtkanten definieren den Rand der geschlossenen Bebauung entlang der Gewässer Wiese und Rhein. Das Baufeld Areal 2 bleibt dieser Stadtkante vorgelagert. Die Uferbereiche bleiben öffentlich zugänglich.

Die Testplanung hat ergeben, dass für den gesamten Perimeter eine minimale Nutzungsdichte von 3.0 (AZ) (= min. 900'000 m² Bruttogeschossfläche) angemessen ist. Um den Klybeckplatz und in den Arealen 1 und 2 ist eine überdurchschnittliche Dichte möglich.

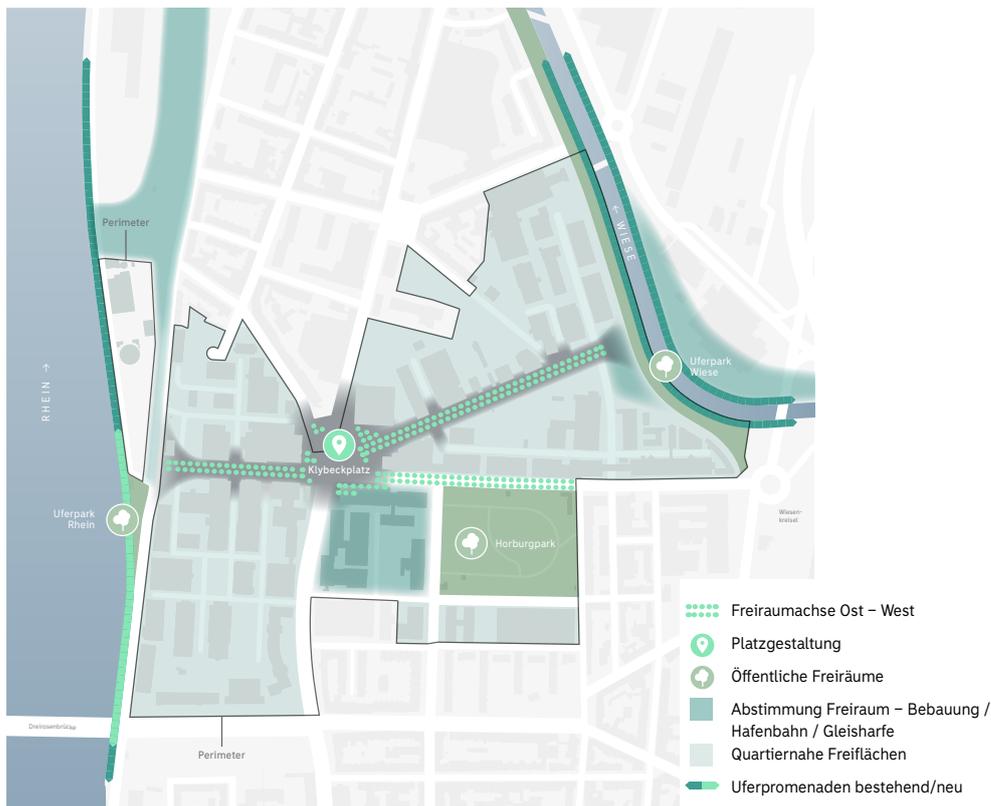
6.2 Erkenntnisse Freiraum

Der Planungsprozess hat gezeigt, dass der Rheinuferbereich für die Bevölkerung und die Experten bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers eine bedeutende Rolle spielt. Die Planungspartner teilen die Ansicht, dass als übergeordnete durchgehende Freiraumachse die Rheinpromenade den Charakter des bestehenden Kleinbasler Rheinuferbords weiterführen soll. Sie kann mit dem neuen Stadtteil wie auch mit der Entwicklung der Hafenable am Klybeckquai verknüpft werden.

Die Wiese umfasst einen eigenen räumlichen und ökologischen Landschaftsraum mit Fortsetzungen in die Lange Erle und an die Wiesemündung. Die Planungspartner sind der Ansicht, dass bei der Anbindung des Stadtteils auf den Charakter dieses Raumes mit seinen öffentlichen Uferbereichen Rücksicht genommen werden muss.

Die Planungspartner erachten es als Stärke des zukünftigen Klybeckquartiers, wenn dieses an «Ufer-Parks» entlang des Rheins und der Wiese angebunden wird. Ein solcher Zugang sollte sichergestellt werden. Rheinseitig steht die heutige Lage der Hafenbahn dieser Anbindung entgegen. Die Hafenbahn muss deshalb mittelfristig verlagert werden.

Das Bedürfnis der Bevölkerung nach Schaffung einer Freiraumachse nehmen die Planungspartner in ihrer Synthese auf. Die nördlich der Mauerstrasse verlaufende neue Verbindung zwischen Wiese, Klybeckplatz und Rhein kann als solche grüne Achse mit Aufenthaltsqualität und kombiniert mit Erschliessungsfunktionen für den öffentlichen Verkehr ausgebildet werden.



Freiräume

Der Horburgpark wird qualitativ aufgewertet und in seiner Beziehung zu den umliegenden Strassenräumen und Bebauungen neu definiert. Im westlich angrenzenden Areal 4 kann in einer räumlichen Abstimmung zwischen Bebauung und Freiraum eine mögliche Erweiterung des Freiraumangebots geprüft werden.

Die Strassenprofile werden, wo sinnvoll, so ausgebildet, dass genügend Platz für Baumbepflanzungen vorhanden ist. Insbesondere in Ost-West-Richtung dient die Begrünung einer attraktiven Langsamverkehrsverbindung und der ökologischen Vernetzung von Wiese und Rhein. Ein Strassen- und Wegesystem für den Langsamverkehr verbindet die Grün- und Freiflächen untereinander.

Der für das neue Stadtquartier und die Bevölkerung notwendige Freiflächenanteil soll unter Einbezug der bestehenden und neuen Freiraumqualitäten gesichert werden (Rhein- und Wieseufer, Landschaftspark Wiese, Horburgpark, aufgewertete Strassenräume, private Freiräume, Schulhöfe etc.).

Grün- und Freiflächen sollen mehrfach genutzt werden können, z.B. als Schulhöfe, Sport- und Spielplätze und Aufenthaltsräume.

Um dem Bedürfnis der Bevölkerung nach genügend Frei- und Grünräumen Rechnung zu tragen werden in den Wohngebieten attraktive Quartierplätze und Grünanlagen angeordnet. Auch in den Dienstleistungs- und Gewerbearealen wird ein feinmaschiges Netz attraktiver Grün- und Freiräume vorgesehen werden.

6.3 Erkenntnisse Nutzungen

Durchmischung

Die Testplanung hat gezeigt, dass monofunktionale Nutzungsbaltungen vermieden werden sollten. Die Bebauungsstrukturen sollen vielmehr – wenn immer möglich – nutzungsflexibel konzipiert sein. Die Testplanungsbeiträge haben gezeigt, dass der Wohnanteil insgesamt mindestens 50% der Geschossfläche betragen soll.

Auch ist den Planungspartnern bewusst, dass die Schaffung von günstigem Wohnraum ein grosses Anliegen der Bevölkerung ist. Die Planungspartner gehen deshalb von einem Anteil günstigen Wohnens von mindestens 15% aus.

Um dem Bedürfnis nach einer nachhaltigen Durchmischung im Quartier zu entsprechen sollen unterschiedliche Bebauungsstrukturen mit verschiedenen Wohntypologien vorgesehen werden, worin auch Kombinationen von Wohnen und Arbeiten enthalten sind.

Eine geeignete Nutzung der Erdgeschosse trägt zudem zur Attraktivität, Belebtheit und Nutzungsmischung des Stadtraumes bei.

Wirtschaftsflächen

In Anlehnung an das Grundprinzip der Durchmischung sollen keine geschlossenen Arealteile für Wirtschaftsflächen vorgesehen werden.

Die Beurteilung der Fachexperten hat ergeben, dass die Forderung nach Wirtschaftsflächen in der Industriezone bezüglich Mengengerüst und Verteilung als zusammenhängende 50'000m² nicht umsetzbar ist. Die Planungspartner haben dies zur Kenntnis genommen und haben entsprechend den Anteil der Wirtschaftsflächen in der Industriezone angepasst. Die in der Zone 7 verbleibende Fläche soll nun maximal 30'000m² umfassen und auf möglichst wenige Teilfläche verteilt angeordnet werden. Aufgrund der verkehrlichen Lage am Wiesekreisell und den Lärmemissionen von Bahn und Autobahn eignet sich der östliche Teil des Areals 3 für die Ansiedlung industrieller Nutzung. Die übrigen 20'000m² können in Mischzonen auf dem übrigen Areal angeordnet werden.

Zudem sollen die Wirtschaftsflächen sinnvoll aufgeteilt und falls wegen der Lärmempfindlichkeit erforderlich mit «Pufferzonen» zu den Wohnbereichen angeordnet werden.

Den Planungspartnern ist die Erkenntnis wichtig, dass auf den Wirtschaftsflächen keine störfall-relevanten Nutzungen erlaubt werden.

Freizeit, Kultur und Bildung

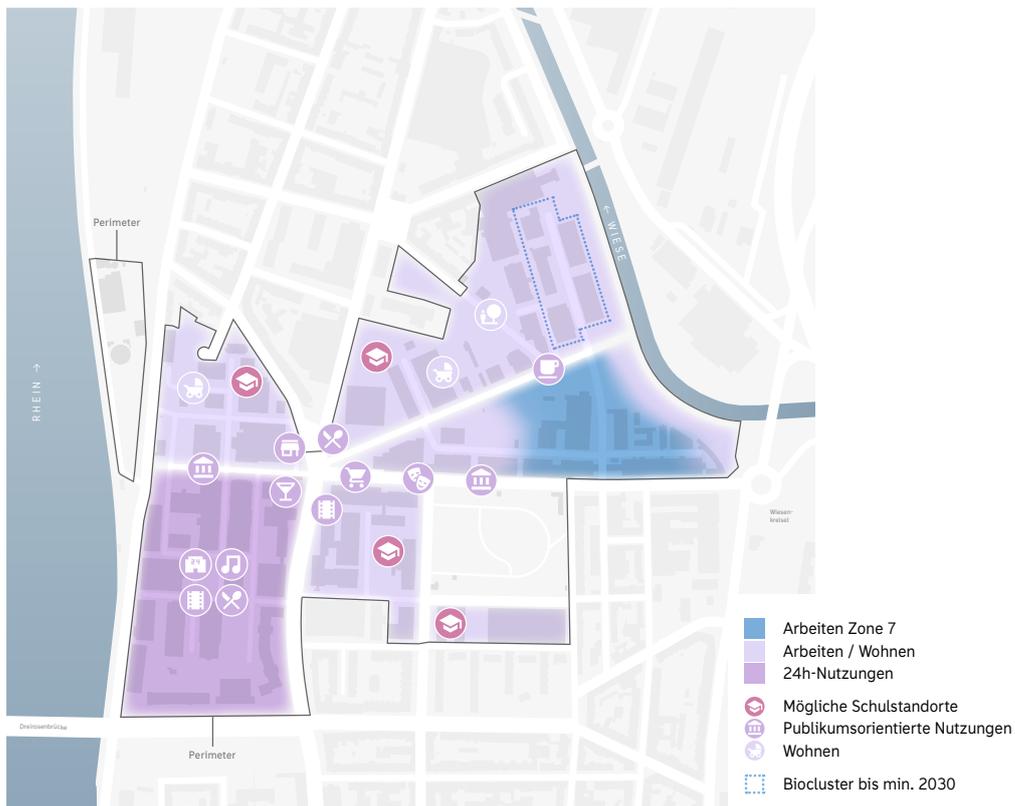
Die Planungspartner teilen die Auffassung der Planungsteams, dass Flächen für Freizeit, Bildung und Kultur die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete bereichern. Sie sollten deshalb an gut erreichbaren Lagen angeordnet sein und das Quartier vernetzen.

Die Testplanung hat gezeigt, dass sich einige der möglichen kulturellen Nutzungen an der Mauerstrasse befinden könnten.

Die Schulen bilden wichtige neue Anlagen für das Quartier. Sie sollen zur Verwebung der neuen und bestehenden Quartierteile beitragen. Die Testplanung hat gezeigt, dass mögliche Schulstandorte in den Arealen 4 und 6 West evaluiert werden können.

Stadt für alle

Die Beteiligungsveranstaltungen haben gezeigt, dass es der Bevölkerung ein Anliegen ist, ein Quartier zu schaffen, bei welchem alle Bevölkerungsgruppen sich wiederfinden kön-



Nutzungen

nen. «Stadt für alle!» war das Motto. Diesen Wunsch haben die Planungspartner aufgegriffen und teilen die Ansicht, dass im Quartier Chancen für unterschiedliche Wirtschafts- und Wohnformen sowie für vielfältige Nutzungsanliegen geschaffen werden sollten. Ziel der Planungspartner ist eine lebendige Vielfalt. Mit generationsübergreifenden Konzepten, Entwicklungsprozessen und der Evaluation von Möglichkeiten zu Zwischennutzungen wollen die Planungspartner auf den langfristigen Umnutzungsprozess eingehen. Es ist vorgesehen, Chancen für diverse Wirtschaftsstufen und Nutzungsanliegen zu schaffen.

Die Testplanung hat gezeigt, dass ein sogenanntes 24h-Quartier im Areal 1 Süd grosse Chancen für die Entwicklung des Stadtgebiets darstellen würde. Dieses neue Quartier sollte als «Labor» für die Auslotung künftigen Stadtlebens betrachtet werden. Besonders dichte und unterschiedlichste Wohnformen sollen hier künftig in enger Nachbarschaft zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen eine besonders urbane Stimmung erzeugen. Im Gegensatz zu klassischen Blockrandstrukturen soll das 24h-Quartier aus baulichen Solitären zusammengefügt werden, um einen möglichst hohen und öffentlichen Belegungsgrad zu erzielen. Hier soll sich schrittweise städtisches Leben rund um die Uhr entwickeln und damit ein lebendiges Quartier am Wasser entstehen.

Berücksichtigung des Zustands des Untergrunds

Im ganzen Planungsperimeter ist nur ein gemäss der Altlastenverordnung sanierungsbedürftiger Hotspot vorhanden. Der Hotspot befindet sich auf Areal 3 und wird bereits saniert. Dem Zustand des Untergrunds wurde in der Synthese Rechnung getragen.

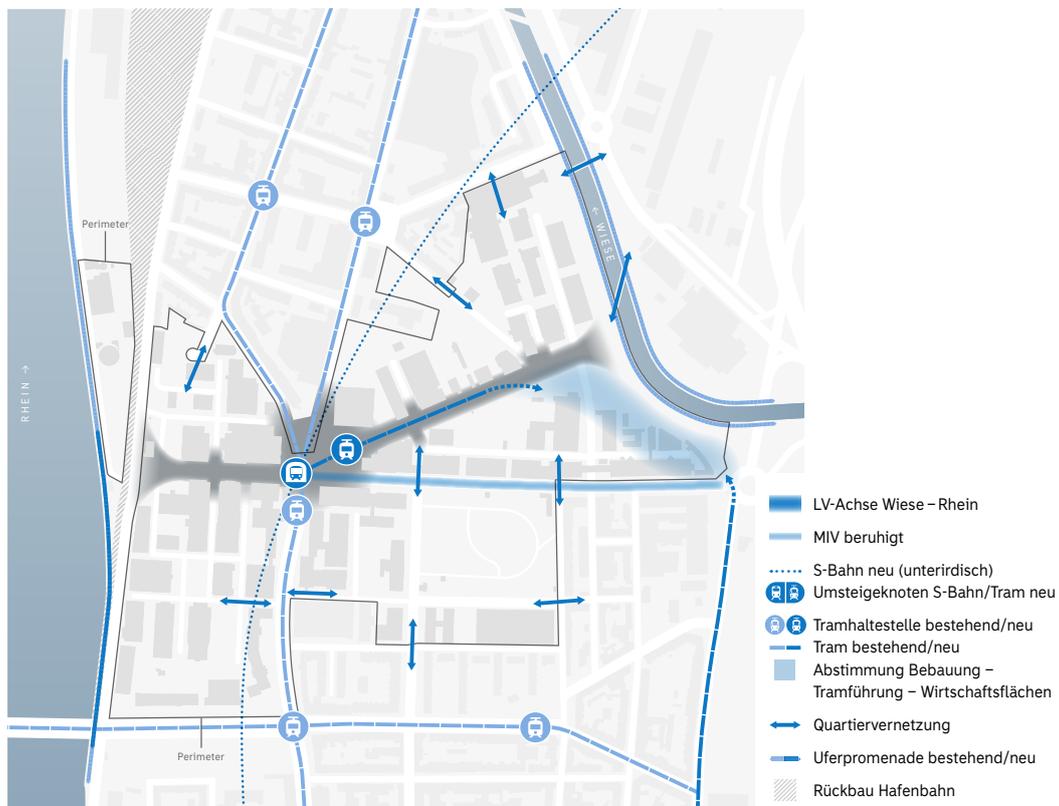
6.4 Erkenntnisse Verkehr

Am Kreuzungspunkt der Hauptachsen soll ein zentraler Platz mit Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden (Klybeckplatz), der als Verbindungsknoten allen Verkehrsteilnehmern dient. Die neue Tramlinie Klybeck und die S-Bahn werden über diesen Umsteigeknoten geführt. Vom Klybeckplatz zur Wiese soll eine neue, attraktive Strasse für Velo und Fussgänger nebst Tram und motorisiertem Individualverkehr (MIV) das Rhein- mit dem Wieseufer verbinden.

Die Klybeck- und die Gärtnerstrasse sollen auch in Zukunft das Rückgrat für den öffentlichen Verkehr und den MIV in Nord-Süd-Richtung bleiben – prioritär ergänzt um eine neue Tramlinie in Ost-West-Richtung. Die Mauerstrasse soll ebenfalls der Hupterschliessung für MIV in Ost-West-Richtung dienen (gegebenenfalls Zone 30). Sie soll ab dem Klybeckplatz bis zum Rhein als primäre Langsamverkehrsachse weitergeführt werden.

Die Strassen sollen als gestalteter Raum von Fassade zu Fassade gedacht werden, die innerhalb der Anordnung der Verkehrssysteme, Aufenthaltszonen und Bepflanzungen geregelt ist. Für alle Strassentypen werden Normprofile festgelegt.

Quartier- und Sammelparkings sollen geschaffen werden und auf sich verändernde Nachfragen reagieren können. Angestrebt werden verkehrsarme Wohngebiete.



Verkehr

6.5 Erkenntnisse Identitätsstiftende Elemente

Die Testplanung hat aufgezeigt, dass auch Raumstrukturen einem Quartier Identität geben können. Es soll deshalb mit den bestehenden identitätsstiftenden Raumstrukturen (Klybeck- und Mauerstrasse, Achse durch Areal 3 und 6 bis Geleisharfe, orthogonale Struktur des Areals 1 sowie prägende Gebäude) städtebaulich weitergearbeitet werden.

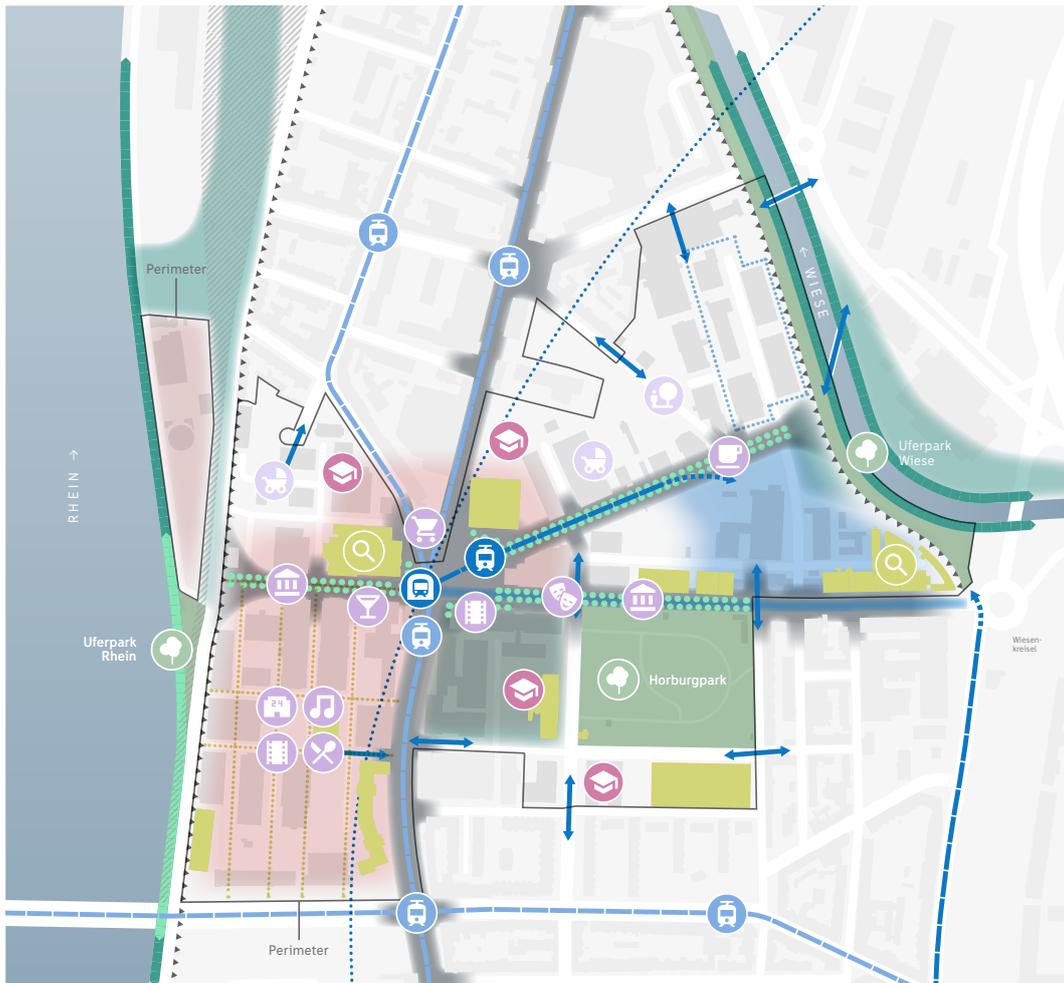
Weiter hat die Testplanung aufgezeigt, dass inventarisierte Bauten als Identitätsträger betrachtet werden können. Die Planungspartner sind sich einig, dass deshalb bei einigen inventarisierten Bauten die Schutzwürdigkeit und die Schutzfähigkeit (rechtlich, wirtschaftlich, technisch) geprüft werden muss, bevor diese einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

Dabei wird möglichst eine räumliche Verteilung der zu erhaltenden Elemente angestrebt. Nach Meinung der Fachexperten und Planungspartner können auch Neubauten identitätsstiftend sein. Öffentliche Einrichtungen (z.B. Schulen und Freiflächen) eignen sich daher als frühe Stadtbausteine, die den neuen Stadtteil beleben und Identität schaffen.



Identitätsstiftende Elemente

Synthesekarte



- | | | |
|--|--|--|
| <p>Stadtstruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtachsen ■ Verbindung Wiese-Rhein ◀ Räumliche Öffnung gegen Rhein- / Wiesenraum ■ Gebiete höherer Dichte ▲▲▲ Stadtkante ⊕ Öffentliche Freiräume <p>Freiraum</p> <ul style="list-style-type: none"> ●●● Freiraumachse Ost - West ■ Abstimmung Freiraum - Bebauung / Hafenscharfe ➡ Uferpromenaden neu / bestehend | <p>Historische Identität</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung Schutzwürdigkeit/-Schutzfähigkeit 🔍 Pilotuntersuchungen ●●● Orthogonale Raumstrukturen <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Arbeiten Zone 7 🎓 Mögl. Schulstandorte 🏛️ Publikumsorientierte Nutzungen 🏠 Wohnen ⋮ Biocluster bis min. 2030 | <p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> — MIV beruhigt ⋯ S-Bahn neu (unterirdisch) 🚊 Umsteigeknoten S-Bahn/Tram neu 🚊 Tramhaltestelle bestehend / neu — Tram bestehend / neu ↔ Quartiervernetzung ▨ Rückbau Hafenscharfe |
|--|--|--|

