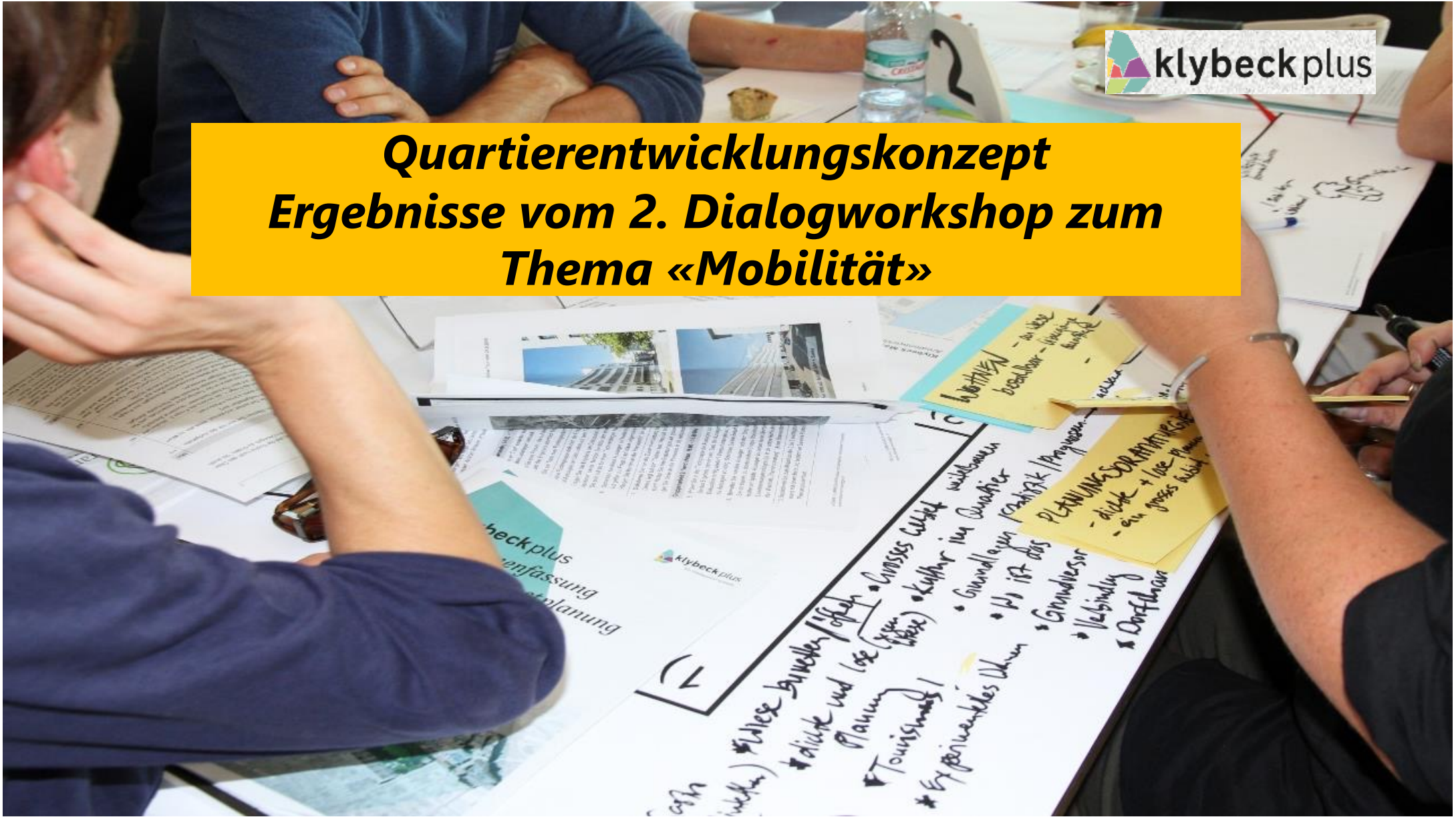


Quartierentwicklungskonzept Ergebnisse vom 2. Dialogworkshop zum Thema «Mobilität»



Wiese buvellen/öffnen • Grundriss
 dichte und lose Planung (Tourismus) • Experimentelles Urban
 • Grundriss / Kultur im Quartier • Grundlagen / Radnetz / Programm
 • Pl ist das • Grundriss
 • Verbindung • Dorfplan
 PLANNUNGSDIMENSIONEN
 - dichte + lose Planung
 - ein grosser Substanz

klybeck plus
 Planungs- und
 Entwicklung

klybeck plus

Inhalt

Ausgangslage: 2. Dialogworkshop zum Thema «Mobilität»

Absicht Dialog 2

- Warum Dialog? Warum eine Anhörung als Format?
- Einblicke in die Präsentationen und das Schaffen

Ergebnisse Dialog 2

- Dokumentation Gruppendialoge
- Fragen zur Mobilität im klybeckplus
- Übergreifende thematische Ansatzpunkte

Erkenntnisse zum Vorgehen, Format und Flughöhe

- Was braucht ein Dialog?
- Zusammenfassung

Ausblick

Ausgangslage

Öffentlicher Dialogworkshop zum Thema «Mobilität», durchgeführt am 4. September 2023

Ziel des Workshops: Blick in die Werkstatt der Planung "klybeckplus", mit Fokus auf das Thema der Mobilität.

Mit den Fachleuten aus der Kantonsverwaltung und der Grundeigentümerinnen haben rund 60 Personen an der Veranstaltung teilgenommen.

Formal wurde im 2. Teil auf das klassische Format der "Anhörung" gesetzt, folgend auf eine Führung durch den künftigen Stadtteil.

Dieser Bericht stellt die Ergebnisse und Reflexionen aus diesem 2. Dialogworkshop dar.

Folgende Referenz- Dokumente sind in diesem Zusammenhang relevant: [Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt](#), [Städtebauliches Leitbild klybeckplus](#), [Stadtteilrichtplan Klybeck-Kleinhünigen](#), [Stadtklimakonzept Basel-Stadt](#), [Vision klybeckplus](#)

Absicht

Warum Dialog?

Die Dialogworkshops werden organisiert, um den Austausch zwischen der Arealentwicklung und der (Quartier-)Bevölkerung zu fördern. Dabei soll die Bevölkerung Einblicke in die laufenden Planungsprozesse erhalten und Erkenntnisse der Planungspartner sowie der kantonalen Fachstellen diskutieren und reflektieren können.

Die Suche nach dem dafür passenden Workshop-Format und der richtigen inhaltlichen Flughöhe ist Teil dieses Lern- und Reflexionsprozesses.

Warum eine Anhörung als Format für den Dialog 2?

In der Planung stellen sich verschiedene Fragen bezüglich Mobilität, wozu die Meinungen, Einschätzungen und Ideen der Quartierbevölkerung abgeholt werden sollen. Auf einer aktuellen Grundlage wurden das Ziel, die Strategien, die Handlungsempfehlungen und der Zeitraum zur Mobilität hinterfragt und Anliegen anlässlich einer Gruppenarbeit im Rahmen einer Anhörung aufgenommen.

Einblick in die Präsentationen und das Schaffen



Legende

- Fussverbindung
- Fussverbindung mit hoher Qualitätsanforderung
- Veloverbindung
- ⊕ Überdachte Veloabstellplätze bei Tramhaltestelle
- ⊕ Überdachte Veloabstellplätze bei Ausgang S-Bahn-Station
- Konzept Bahnlinie (unterirdisch)
- ⊕ S-Bahn-Haltestelle Klybeck
- ★ Ausgänge S-Bahn-Haltestelle
- Tramlinie
- Einzugsgebiet Haltestellen (Luftlinie: 300 m)
- ⊕ Tramhaltestelle
- ⊕ Nr. der ÖV-Linie
- Übergeordnete Erschliessung
- Erschliessung ESTH
- Zubringer gestattet
- ▶ Richtung der Einbahnstrasse
- P Einstellhalle mit Zufahrt

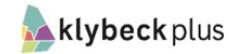
Einblick in den Dialog 2. Führung durch den künftigen Stadtteil...



...danach Präsentationen

- Begrüssung (Roland Frank)
- Überblick - Entwicklung klybeckplus (Philippe Druel / Urs Imwinkelried)
- Weitblick - Zukunft Mobilität (Alain Groff)
- Einblick - in die Werkstatt Mobilität klybeckplus (Philippe Druel / Urs Imwinkelried / Kate Lemmen)
- Beantwortung von Fragen
- Workshop-Teil – Diskussion in Gruppen
- Plenum: Wichtigste Rückmeldungen aus Gruppen
- Verabschiedung mit Ausblick (Roland Frank)

Weitblick Zukunft Mobilität

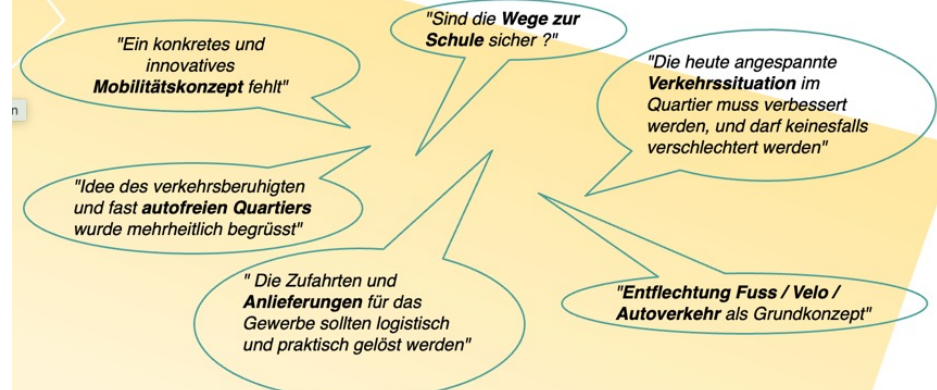
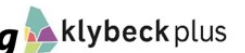


Fakten und Trends

- Mobilität = Optionen Aktivität / Aufwand Weg
- Anz. Wege je Person ist konstant
- Freizeitwege nehmen zu, Berufswege ab
- Menschen ändern Mobilitätsverhalten nur wenn es einen Anlass gibt
- Mehr Menschen, längere Wege > mehr Verkehr
- in Basel nimmt MIV stetig ab, Veloverkehr rasch zu
- Urbane und ländliche Gebiete bewegen sich auseinander

Unser Motto und Lösungsansatz: Mehr Mobilität, weniger Verkehr

Inputs aus der bisherigen Beteiligung



Ergebnisse Dialog 2.

Im folgenden Kapitel sind Ergebnisse der Dialogveranstaltung vom 4. September 2023 in zusammenfassender Form ausgeführt - basierend auf den mündlichen Rückmeldungen der Teilnehmenden sowie den schriftlichen Rückmeldungen der Gruppenmoderator:innen.

Gruppenergebnisse Gruppe 1

Stimmt die allgemeine Stossrichtung?

- **Keine Realisierung von oberirdischen Langzeit-Parkplätzen im öffentlichen Raum** wird sehr begrüsst
- **Entflechtung der Verkehrsträger** ebenfalls

Ergänzungen und Präzisierungen

- **Gleichbehandlung von ÖV- und MIV-Nutzenden:** 10 Min. Fussweg zum Parking. Warum ist das bestehende Parkhaus am Horburgpark (Badenweilerstrasse 41) nicht einbezogen? Hier könnte man aufstocken (Achtung: Das Parking ist im Inventar der schützenswerten Bauten) und alle Parkplätze fürs Quartier unterbringen (analog Vauban in Freiburg i.Br.); ganz grundsätzlich hat es viel zu viele Parkings im Areal. Umdenken nötig, dass auch Autofahrende zum Auto laufen müssen wie ÖV-Nutzende zur Tramhaltestelle
- **Generell weniger Autoverkehr gewünscht:** Tempo runter, schauen wo es Entflechtung braucht, wo Mischverkehr möglich > insb. Mauerstrasse Tempo 50: nicht erwünscht!
- **Sicherheitsbedenken** (Schulhaus, Horburgpark)
- **Entflechtung:** Velospuren über Kreuzungen machen; Gibt es Konzepte, um Tram, MIV und Velo baulich zu trennen? Dies wäre erwünscht.
- **Tram nach Norden:** Rinngeli-Ränggeli > besser: direkt nach vorne ziehen durch Esplanade (der Verlängerung der Mauerstrasse entlang) zum Altrheinweg
- **Gesamtheitlicher Blick** auf Norden fehlt (was ist sonst noch geplant ausserhalb des Perimeters? Abstimmung verschiedener Planungen aufeinander)

Etappierung

- **Tramlinie jetzt schon erstellen:** so wie geplant, kommt Tram viel zu spät! Trammerschliessung prioritär behandeln für die gesamte Entwicklung!

Gruppenergebnisse Gruppe 2

Stossrichtung:

- **Grösseren Perimeter betrachten:** Es wird festgehalten, dass beim Thema Mobilität ein Areal nicht gesondert, sondern in Verbindung mit dem grösseren Perimeter (Basel Nord) betrachtet werden muss. Die Verzahnung zwischen dem klybeckplus Areal und den anliegenden Quartieren muss in Bezug auf Mobilität gelingen. Das Areal soll nicht auf Kosten der Nachbarquartiere autoarm sein.
- **Slow City:** Förderung von Strukturen einer «Slow City» im Areal. Mobilität die Begegnung ermöglicht planen. Spannendes Angebot im Quartier fürs Quartier damit man nicht weg muss.
- **Definition der Identität von klybeckplus:** Die Grundeigentümer könnten auch in Bezug auf Mobilität ein Alleinstellungsmerkmal fürs Areal definieren und somit die Identität des Areals stärken. So könnte z.B. aus dem autoarmen ein autofreies Quartier werden.

Anregungen

- **Schnelle ÖV-Verbindung an den Bahnhof:** Bis die S-Bahn eines Tages realisiert wird, wäre es wünschenswert eine schnellere ÖV-Direktverbindung an der Bahnhof SBB (und den Badischen Bahnhof) zu prüfen. Diese könnte die Attraktivität des Standortes erhöhen. Die derzeitige Fahrzeit von 19 Minuten mit der Tram 8 (Haltestelle Ciba-Basel SBB) wird als zu lange empfunden.
- **Planung auf unterschiedlichen Ebenen:** An einigen Verkehrsknotenpunkten (z.B. Klybeckplatz) sollte man die Planung auf verschiedenen Ebenen in dem Vertikalen mitdenken (wie zum Beispiel eine Velobrücke über den Platz). So könnten Überführungen am Klybeckplatz zur Entflechtung der Verkehrsträger und zur Steigerung der Schulwegsicherheit beitragen.
- **Entflechtung:** Wo auch immer möglich die Verkehrsträger entflechten. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf der Entflechtung von Schnell- und Langsamverkehr liegen. Zudem sollten «Nadelöhre» zwischen Fussgängern und Radfahrer*Innen vermieden werden (bsp. Situation bei der Solitude-Promenade am Rhein).
- **Linienführung Tram via Verlängerung der Mauerstrasse zum Rhein:** Linienführung des Tram via Verlängerung der Mauerstrasse fanden Teile der Gruppe prüfenswert. Allerdings würde diese die Grünanlage der Rheinterrasse durchschneiden, was andere als absolutes «No-Go» sahen.
- **Den Rhein mitdenken:** Der Rhein erscheint in den Überlegungen zur Mobilität überhaupt nicht. Es wäre prüfenswert, ob der Rhein gewisse logistische oder auch ÖV-Funktionen übernehmen könnte.
- **Warenverkehr (letzte Meile):** Der Warenverkehr muss in die Planung miteingezogen werden. Tendenziell nimmt die Hauslieferung eher zu. Auch könnten in Zukunft u.U. selbstfahrende Fahrzeuge bei der «letzten Meile» eine tragende Rolle spielen. Die müsste in der Planung antizipiert werden.

Gruppenergebnisse Gruppe 3

Stossrichtung:

- Es kann nicht sein, dass der neu generierte Autoverkehr und die Zufahrt in die neuen Sammelgaragen durch die Bestandsstrassen geführt wird!

Anregungen Lernen, Erkenntnisse und Transparenz:

- Wie wird bei Mobilitätskonzepten oder Verkehrskonzepten geprüft, ob die Annahmen eingetroffen sind? Wird also im Nachhinein überprüft, ob Verkehrsmengenangaben eingetroffen sind? Wie kann nachgebessert werden? Bitte um Auskunft...
- Gibt es in Bezug auf die Verkehrs- und Parkingfragen eine Vorher/Nachher Betrachtung des Erlenmatt Quartiers?
- Der Perimeter Stadtteilrichtplan ist der eigentlich Richtige für Betrachtungen von Verkehrsthemen, die Arealgrenze ist irrelevant in diesem Zusammenhang

Bitte um Erklärung:

- Die Tramnetzplanung für den ganzen Basler Norden ist unklar, bitte erläutern!
- Wie geht man bei Überlastung einer Tramlinie vor? Inwieweit ist eine Frequenzerhöhung eine Antwort? Was gibt es für andere Möglichkeiten? (das 8ter Tram ist jetzt schon zu voll...)

Bitte um Zukunftsbilder:

- Wie kann eine gute Gestaltung eines hochfrequentierten Verkehrsplatzes aussehen? Klybeckplatz versus Negativbeispiel Voltaplatz.

Gruppenergebnisse Gruppe 4

Einstieg: Worauf ist Alain Groff (als Leiter Mobilität Kanton BS) stolz im klybeckplus?

Antwort: Auf den **konsequenten Ansatz**: Autoarmes Quartier, damit der öffentliche Raum für anders genutzt werden kann. Fusswege, Sharing und Mobilitätsstationen und darauf, dass die aktuelle Verkehrssituation in den umliegenden Quartieren trotz Bevölkerungszuwachs im klybeckplus nicht verschlechtert werden wird. Frage: Reicht das?

Was fehlt:

- Autobahn Realität muss auf dem Plan ersichtlich werden- woher kommt der Verkehr?
Wo stehen die grösseren Planungen wie der Stadtteilrichtplan?
- Klarheit über Schulwege noch nicht ersichtlich

Anregungen:

- Verbindung über verschiedene Ebenen und Passerellen, jedoch: die Priorität muss auf dem Lebensraum für den Menschen sein. Alles andere wird diesem Prinzip untergeordnet! Referenz "Spinne" am Bucheggplatz in Zürich?
- Wie kann der Klybeckplatz neu gedacht werden? Sodass er verbindend wirkt, Aufenthaltsqualität und eine Scharnierfunktion haben kann? Muss der Platz ganz grundlegend in Frage gestellt werden? Referenzen: Wolfsschlucht, Dijon
- Was waren Alternativszenarien zur Zentralität des Klybeckplatzes – welche Ansätze wurden geprüft und weswegen verworfen? (z.B. Was wäre, wenn der MIV gar nicht über den Klybeckplatz geführt würde?)
- Wie könnte eine Entflechtung am Klybeckplatz aussehen? Kann die Zentrumsfunktion entkoppelt werden? Weitere, andere Schwerpunkte geschaffen werden?- Bsp., kann die Esplanade eine stärkere Zentrumsfunktion übernehmen?
- Das Quartier der Zukunft: MIV bringt dem Zentrum nichts, die Priorität muss beim Menschen und dem Fussverkehr liegen!
- Gehören «schnelle» E-Bikes (45km/h) nicht aufgrund ihrer Geschwindigkeit wie der MIV betrachtet?

Antworten zu Fragen der Teilnehmenden (1/4)



	Frage	Antwort direkt	Weitere Behandlung	Lead
Allgemein	Was ist geplant ausserhalb des Perimeters? Durchgangsverkehr zu D/F, Stadtteilrichtplan? Bitte viel mehr Blick über Arealgrenzen hinweg!	Das Klybeck-Areal wird nicht isoliert betrachtet. Den Rahmen für die Entwicklungen im Stadtteil Klybeck-Kleinhüningen bietet der Stadtteilrichtplan. Dort stellt das Mobilitätskonzept konkrete Überlegungen zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs an und betrachtet die Hauptverkehrsachsen umfassend. Die Abstimmung mit der gesamtkantonalen Planung erfolgt im kantonalen Richtplan, die grenzüberschreitende Abstimmung in den Planungen zum 3Land und im Agglomerationsprogramm Basel.	Das Mobilitätskonzept wird im Perimeter des Stadtteilrichtplans integriert. Vorgesehene Veröffentlichung des ersten Entwurfs und Beteiligung inkl. Online-Umfrage im November 2023 www.klybeck-kleinhüningen.ch	Städtebau & Architektur, Raumplanung Agglo Basel Amt für Mobilität
	Wie wird bei Mobilitätskonzepten oder Verkehrskonzepten geprüft, ob die Annahmen eingetroffen sind? Wird also im Nachhinein überprüft, ob Verkehrsmengenangaben eingetroffen sind? Wie kann nachgebessert werden?	Um die Zielerreichung von Mobilitätskonzepten zu überprüfen, bedarf es Wirkungskontrollen. Bei Nichteinhaltung der Ziele und Auflagen ist der Grundeigentümer dazu verpflichtet, die im Mobilitätskonzept definierten Verbesserungsmassnahmen (z.B. Erhöhung Parkgebühren oder Bereitstellung zusätzlicher Sharing-Fahrzeuge) umzusetzen. Die Grundeigentümer können den vom Areal induzierten Verkehr beeinflussen. Der Kanton kann bei Bedarf das übergeordnete Verkehrsgeschehen mit verschiedenen Instrumenten beeinflussen (Anpassungen am ÖV-Angebot, Lenkung Strassenverkehr, Parkraum für Autos und Velos etc.).		Amt für Mobilität
	Können Aussagen zum Mobilitätskonzept der Hafenstadt (Klybeckquai/Westquai) gemacht werden?	Die Planungen laufen in denselben Ämtern und werden zudem im Rahmen des Stadtteilrichtplans aufeinander abgestimmt (siehe oben). Das Mobilitätskonzept wird im Perimeter des Stadtteilrichtplans integriert. Vorgesehene Veröffentlichung des ersten Entwurfs und Beteiligung inkl. Online-Umfrage im November 2023 www.klybeck-kleinhüningen.ch	Zu Verfügungstellung der Annahmen für das Mobilitätskonzept	Amt für Mobilität

Antworten zu Fragen der Teilnehmenden (2/4)



	Frage	Antwort direkt	Weitere Behandlung	Lead
Klybeckplatz	<p>Klybeckplatz: Was waren Alternativszenarien zur Zentralität des Klybeckplatzes – welche Ansätze wurden geprüft und weswegen verworfen? (z.B. Was wäre, wenn der MIV gar nicht über den Klybeckplatz geführt würde?) Muss der Platz ganz grundlegend in Frage gestellt werden? Wie kann eine gute Gestaltung eines hochfrequentierten Verkehrsplatzes aussehen? Klybeckplatz versus Negativbeispiel Volaplatz.</p>	<p>Die Gestaltung des Klybeckplatzes ist zweifelsfrei eine grosse Herausforderung, da hier fließender Verkehr (MIV, Velo) und Platzfunktionen (Aufenthalt, ÖV-Haltestellen) aufeinandertreffen und sich gegenseitig einschränken. Der Durchgangsverkehr soll so weit wie möglich auf das Autobahnnetz gelenkt werden. Eine attraktive ÖV-Erschliessung und ein dichtes, sicheres Netz aus Fuss- und Velowegen tragen dazu bei, dass möglichst viele Autofahrten durch nachhaltige Mobilität ersetzt werden. Die Vorstudie zum Klybeckplatz startet in den kommenden Wochen. Die Vorstudie hat den Anspruch Antworten/Lösungen zu den genannten Themen/Herausforderungen liefern zu können.</p>	<p>Die Themen künftiger Zentren und deren Funktion wird auch im Rahmen des Stadtteilrichtplans diskutiert. Dabei geht es im Wesentlichen um die notwendigen, übergeordneten Funktionen und Rahmenbedingungen für ein Zentrum.</p>	<p>Städtebau und Architektur (Gestaltung)</p> <p>Amt für Mobilität</p>
	<p>Wie könnte eine Entflechtung am Klybeckplatz aussehen? Kann die Zentrumsfunktion entkoppelt werden? Weitere, andere Schwerpunkte geschaffen werden? - Bsp., kann die Esplanade eine stärkere Zentrumsfunktion übernehmen?</p>	<p>Eine Entflechtung des Klybeckplatzes im Sinne der Verlegung von Langsamverkehr, Velo- und Fussverkehr, Schulweg ist denkbar, auch unter Einbezug der Esplanade. Eine Verlegung von MIV und ÖV in die verkehrsberuhigten Arealteile aber aus jetziger Sicht nicht.</p> <p>Eine räumliche Entflechtung genereller Zentrumsfunktionen (Nutzungsangebote, Erreichbarkeit) würde jedoch einer angestrebten Zentralität des Ortes entgegenstehen.</p> <p>Die gesamte Esplanade soll in den Erdgeschossen vorwiegend öffentlich zugängliche Nutzungen und entsprechende Aussenräume und Gebäudezwischenräume haben. In diesem Sinne ist sie auch als weiteres Zentrum zusehen.</p>		<p>Städtebau und Architektur, Städtebau</p>

Antworten zu Fragen der Teilnehmenden (3/4)

	Frage	Antwort direkt	Weitere Behandlung	Lead
MIV	Wenn unterirdisch parkiert werden soll, könnte dann nicht auch der Verkehr unterirdisch passieren?	Im Untergrund bauen ist sehr aufwändig, Rampenbauwerke sind städtebaulich problematisch; Durchgangsverkehr gehört auf die Autobahn, die weitgehend unter der Erde verläuft. Massnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs sind Bestandteil des Mobilitätskonzepts Stadtteilrichtplan Klybeck-Kleinhüningen.		Amt für Mobilität
	10 Min. Fussweg zum Parking > warum ist Parking Wiesenschanzweg nicht einbezogen? Hier könnte man aufstocken und alle PP fürs Quartier unterbringen (analog Vauban in Freiburg i.Br.)	Das Parkhaus Wiesenschanzweg liegt im Perimeter des StaP und des erweiterten Betrachtungsperimeters des Verkehrskonzepts klybeckplus. Das Baurecht des Parkhauses liegt jedoch bei der Novartis. Im Grundsatz sollen Parkplätze wenn immer möglich in peripheren Lagen des Areals und ausserhalb des Strassenraums angeboten werden. Die Erschliessung von unterirdischen Abstellplätzen erfolgt möglichst direkt über das verkehrsorientierte Strassennetz. Die Distanz von der Wohnung/Arbeitsstätte zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle ist wenn immer möglich \leq Distanz zum Parkhaus.		Amt für Mobilität
	Gibt es in Bezug auf die Verkehrs- und Parkingfragen eine Vorher/Nachher Betrachtung des Erlenmatt Quartiers?	Der Kanton-Basel Stadt hat mit den Partnern der Arealentwicklung Erlenmatt/Schorenstadt das Projekt «Evaluation Nachhaltige Arealentwicklung Erlenmatt und Schorenstadt» initiiert. Im Rahmen des Projekts wurde untersucht, welchen Bezug die Mobilitätsinfrastruktur auf das Mobilitätsverhalten hat. Es wurde festgestellt, dass: - Die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Verfügbarkeit einer gut ausgebauten Infrastruktur für Velos sowie Alternativen zum motorisierten Privatverkehr dazu beigetragen haben, dass die neuen BewohnerInnen des Quartiers verglichen zum vorherigen Wohnort weniger Auto fahren und der ÖV-, Fuss- und Veloverkehr eine grössere Bedeutung erhalten haben. - durch die Reduktion der Parkplätze gegenüber der maximal zulässigen Zahl der Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung wurden überdurchschnittlich viele Personen angezogen, die kein Auto besitzen. Die Reduktion der Parkplatzzahl führte aber nicht automatisch dazu, dass alle Bewohnenden auf ein eigenes Auto verzichteten, die keinen Parkplatz in der eigenen Einstellhalle erhielten. Wer trotzdem ein Auto besitzt, weicht auf Parkplätze im Quartier aus, womit die Parkplatzfrage auf das Quartier überwältigt wird.		Amt für Mobilität
	Gehören e-bikes nicht eigentlich auch zum MIV? (Motor?)	Die Grenzen sind fließend; schnelle E-Bikes mit Nummernschild gelten rechtlich als Motorfahräder und sind somit nahe beim MIV.		-

Antworten zu Fragen der Teilnehmenden (4/4)

	Frage	Antwort direkt	Weitere Behandlung	Lead
Tram	Könnte das Tram statt 3 paralleler Achsen evtl. über die Gärtnerstrasse geführt werden?	Ja, dieser Ansatz wird derzeit geprüft.	Vorgesehene Veröffentlichung des ersten Entwurfs und Beteiligung inkl. Online-Umfrage im November 2023 www.klybeck-kleinhüningen.ch	S & A, (Raumplanung)
	Könnte das Tramtrasse (KLY-WES) ab Klybeckplatz in Richtung Westquai direkter und nur über eine Kurve geführt werden?	Eine grobe Prüfung hat ergeben, dass dieses Trasse sehr schwer zu realisieren wäre (enge Kurve, Topographie). Der Tramabschnitt Klybeckquai-Westquai ist derzeit Gegenstand einer Vorstudie. Die direkte Verbindung vom Klybeckplatz zum Rhein soll gemäss Verkehrskonzept dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen und den grünen Freiraumkorridor von der Wiese herkommend fortsetzen.		Amt für Mobilität
	Wie geht man bei Überlastung einer Tramlinie vor? Inwieweit ist eine Frequenzerhöhung eine Antwort? Was gibt es für andere Möglichkeiten?	Dichterer Takt, weitere Tramlinie (ggf. nur während der Hauptverkehrszeiten), Ergänzung mit Buslinie (Netz betrachten)		Amt für Mobilität
Rhein	Würde schon überlegt, ob der Rhein gewisse logistische oder auch ÖV-Funktionen übernehmen könnte?	Ein ÖV-Angebot auf dem Rhein ist nicht sinnvoll, das wurde bereits ausgiebig untersucht. Die Anlieferung von Gütern über den Rhein wurde verworfen. Der Fokus liegt auf die Feinverteilung der Güter im Quartier aus Hubs mit stadtgerechter Mobilität (Lastenvelos etc.). Der Rhein soll nicht durch urbanen Logistikverkehr belastet werden.		Amt für Mobilität
Logistik	Was sind die Überlegungen zur sog. "letzten Meile"?	Die Anlieferung soll wenn immer möglich mit stadtverträglichen Fahrzeugen erfolgen. Dies setzt voraus, dass geeignete Hubs für das Umladen vom grossen Lkw zur Verfügung stehen. Bestandteil des Verkehrskonzept der Grundeigentümer (Begleitung durch MOB). Stadtteillogistik wird auch im Mobilitätskonzept StaP betrachtet.		Grundeigentümer mit Amt für Mobilität
Begegnung	Situation der autofreien Begegnungszone am Ende der Klybeckstrasse? Wird diese Zone aufgelöst?	Für Aussagen zur konkreten verkehrstechnischen Regelung einer einzelnen Strassenabschnitts ist es noch zu früh. Begegnungszonen im Quartier sollen weiter gestärkt und zusätzliche geschaffen werden.		-

Erkenntnisse. Übergreifende thematische Ansatzpunkte für weitere Überlegungen (1/3)

Bigger Picture auf dem Plan

- Verkehrs- & Logistikinfrastruktur besteht über das Quartier hinaus und muss für eine erfolgreiche Umsetzung einbezogen werden
- Quartier existiert in einem grösseren System
- Wie dem Inselurbanismus vorbeugen?



Stephan Liechti, Basel 2050

Bigger Picture im Denken

- Wie und was kann von anderen Entwicklungen gelernt werden?
- Was sind (gemeinsame) Referenzen? Wogegen will man sich abgrenzen?
- systematisches "Learning from..."



Erlenmatt

Humans first, aber konsequent!

- Was bedeutet es, wenn Menschen konsequent Vorrang erhalten?
- Welche Paradigmen müssen hinterfragt, welche losgelassen werden?



King's Cross Granary Square, London
«putting people before traffic... with an emphasis on walking, cycling and public transport»

Thematische Referenzen

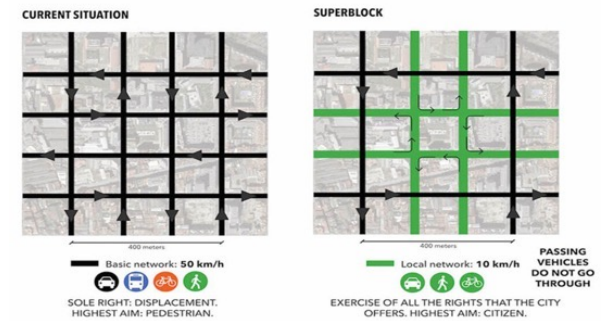


Grenzüberschreitende Mobilität



Carlsberg city district, Kopenhagen

Road hierarchy in a Superblock model



Superblocks Barcelona

Erkenntnisse. Übergreifende thematische Ansatzpunkte für weitere Überlegungen (2/3)

Mobilität = lokaler öffentlicher Raum

- Autofreier vs. Autoreduzierter Raum?
- Mobilität als sinnvolle Beschäftigung verstehen
- Slow City = Mobilität, die Begegnungen ermöglicht
- Gestaltbare Mobilitätsförderung sowie – Einschränkungen mitdenken



Paris, "République des Hyper-Voisins"



Tapis Rouge, Haiti

Neue Mobilität ermöglicht neue Räume

- Nutzung verschiedener Etagen und Ebenen, um die Mobilitätssicherheit zu steigern und verschiedene Räume sowie Dimensionen zu nutzen
- Entwicklung von neuartigen Raumtypen (z.B. Autofreie Parks auf dem Dach)



Sky Forest Scape, Bangkok



"Shared Streets", Mexiko

Entflechtung oder Vermischung?

- Verkehrssicherheit soll gewährleistet werden, doch nicht zu Lasten von (Zufalls-) Begegnungen
- Trennung Langsam- und Schnellverkehr, statt Trennung nach Verkehrsträgern?
- Lernen von eigenen Pilotversuchen, Kommunikation der Erkenntnisse



South Park, New York



Solitude-Promenade, Basel

Thematische Referenzen

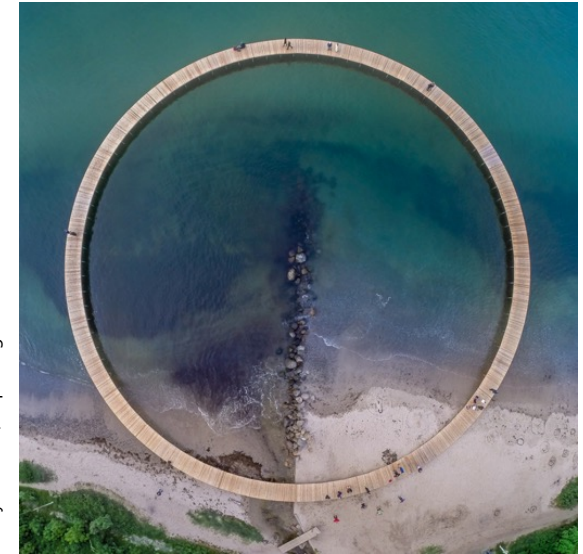
Erkenntnisse. Übergreifende thematische Ansatzpunkte für weitere Überlegungen (3/3)

Brücken und Passerellen

- Brücken bilden und formen verschiedene Ebenen
- Können zur Begegnungszone werden, für zunehmende Sicherheit sorgen, Schatten spenden und Entflechtungshilfe darbieten
- (symbolträchtige) Verbindungen zwischen Nachbarn, Quartieren, Ländern



Bicycle Snake, Kopenhagen



The Infinite Bridge, Aarhus (Dänemark)



Jiangyin Greenway, China

Thematische Referenzen

Im Dialogworkshop 2 erwähnte Meilensteine "Mobilität"

Was	Wann vorliegend	Öffentlich
Integration in Stadtteilrichtplan	Im laufenden Austausch	Ja
Mobilitätskonzept	Mit Bebauungsplan	Ja
Vorstudie Klybeckplatz	Sommer 2024	Nein
Vorstudie Quartierstrassen	Sommer 2024	Nein

Ausblick

- Einarbeitung inhaltlicher Rückmeldungen Dialog 2 in das Quartierentwicklungskonzept
- Aktuell: Konzeptualisierung öffentliche Kommunikation zum Quartierentwicklungsprozess
- Weitere laufende Reflexion, Entwicklung und Dokumentation im gemeinsamen Lernprozess
- Ein nächster öffentlicher Dialogworkshop vorgesehen für das 1. Quartal 2024

Basel, 07.11.2023