

**Land
schaffen**
008 / 012

Selbst unsere Landschaft ist als gestaltete Umgebung zu verstehen. So bezieht Günther Vogt in seiner speziellen Vorgehensweise von der Analyse bis zur Planung des an Bedeutung gewinnenden Architekturraums die Landschaft in all ihren Massstäben mit ein. Eine umfangreiche Sammlung all seiner Arbeitsprozesse eröffnet nun die Publikation „Mutation und Morphose“.

**Aus Alt mach
nicht Neu**
006 / 072

Vollen Respekt zollten Moka Architekten dem Bestandsgebäude der Versicherungsgesellschaft AXA in Winterthur. Angefangen bei den alten Wandschränken, den patinierten Türen bis hin zu den originalen Natursteinböden, wurde selbst die charakteristische Fassade aus Gussaluminiumplatten wieder aufgegriffen. Doch auch im Inneren des Bürobaus wurde so viel wie möglich beibehalten.

**Material
Holz**
008 / 096

Kaum ein Material ist so vielfältig wie Holz. Als Werkstoff für Möbel und Häuser findet es seit jeher in unterschiedlichsten Varianten Verwendung. Heutzutage eröffnen neue digitale Verarbeitungsmöglichkeiten dem Rohstoff völlig neue Wege – und zwar vermehrt in der Vertikalen. Zudem wird Holz aufgrund seiner angenehmen Materialität und Lebendigkeit geschätzt. Und wird dementsprechend von den Menschen gelebt.

**Thema
Wohlbefinden**
098 / 108

Je nach Bezugsebene und von Mensch zu Mensch verschieden variiert die Definition von Wohlbefinden. Wir fühlen uns aber vor allem in einer Umgebung wohl, die unseren individuellen Charakteren entspricht. Die einen mögen es dabei schlicht, wieder andere lieben den neusten Stand der Technik. Wohlbefinden wird also ganz individuell empfunden. Es ist vor allem eins: ein Gefühl.

**#3
2020**

CHF 14.–
www.moduloor.ch
info@moduloor.ch

**BÂLE SANS
FRONTIÈRES**

014 / 053

MODULØR



Z'BASEL A MYM RHY

Es kann als Ironie des Schicksals betrachtet werden, dass diese Ausgabe in einer Zeit erscheint, in der die Grenzen aufgrund der Corona-Pandemie grösstenteils geschlossen sind. Die Idee und die Planung für diese Ausgabe liegen weit zurück. Mein Blick auf die städtebaulichen Entwicklungen in Basel ist der einer noch „jungen“ Basler Bürgerin, wurde ich doch erst vor kurzem eingebürgert. In Salzburg geboren, in Stuttgart zur Schule gegangen, in Wien und London studiert, hat es mich vor rund 25 Jahren nach Basel verschlagen. Basel ist keine Weltstadt, sondern eine Metropole auf engstem Raum, zurückhaltend und doch aussergewöhnlich, weil sie im Dreiländereck an zwei andere Kulturräume angrenzt. Leider wird die Chance des kulturellen Austauschs immer noch zu wenig genutzt. Mein Geburtsort Salzburg ist als Grenzstadt mit Freilassing in Deutschland historisch verflochten. Ähnlich profitierte die Schwabenmetropole Stuttgart von der Nähe zu Frankreich; das Angebot des Institut Français Stuttgart förderte den Austausch zwischen den beiden Kulturen. Doch Basel ist keine Grenzstadt, weil die Region Basel über die Grenze hinauswächst. Die Planung über die Kantons- und Landesgrenze geht auf die Bedürfnisse des Konglomerats von Gemeinden und Städten ein. Verbindende Elemente darin sind der Rhein, die Verkehrsflächen und die öffentlichen Räume. Sowohl die geografische Natur – die Stadt am Rheinknie – sowie die Geschichte Basels tragen zur trinationalen Entwicklung bei. Wir fragen uns in dieser Ausgabe: Ist Basel bereits eine trinationale Stadt oder fällt sie wieder in die Provinzialität eines Halbkantons zurück? Vor rund 30 Jahren nahmen die Architekten Herzog & de Meuron mit dem Künstler Rémy Zaugg in ihrem Manifest mit dem Titel „Eine Stadt im Werden?“ dazu Stellung. Die Thesen zur trinationalen Stadt Basel im Vergleich zum heutigen Bild sowie zur Darstellung zukünftiger Projekte zeigen, wie die Stadt Basel über die realen und mentalen Grenzen hinaus plant, aber auch welche Hindernisse und Widerstände sie dabei überwinden muss.

BÂLE SANS FRONTIÈRES

von Katharina Marchal, Jean-Pierre Mymann (Text) und Daniel Ammann (Fotos)

















Prolog

Grenzenlose Stadt

In den 1980er-Jahren intensivieren sich die Bemühungen für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Basel, dem Südsass und Südbaden. So wurde die Oberrheinkonferenz institutionalisiert, die grenzüberschreitende S-Bahn geplant und die 1969 gescheiterten Pläne zur Fusion der beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wieder aufgenommen. Anfang der 1990er-Jahre verfassen die Architekten Herzog & de Meuron und der Künstler Rémy Zaugg die städtebauliche Studie „Eine Stadt im Werden?“. Sie ist ein Manifest für Basel als trinationale Stadt. Der Rhein und seine Zuflüsse sowie die Gleisfelder bilden die Grundlage, um bestehende Siedlungsstrukturen zu differenzieren, zu profilieren und zu verdichten. Wo stehen wir heute, fast 30 Jahre danach?

1986 legten die drei Staatsbahnen SBB, DB und SNCF erstmals ein Planungskonzept für eine grenzüberschreitende Regio-S-Bahn Basel vor. Die Umsetzung begann aber erst 1997 mit der „Grünen Linie“ (S1) von Basel nach Stein-Säckingen und der „Blauen Linie“ (S3) von Olten über Basel nach Laufen im Jahr 1997. Gleichzeitig wurde die Haltestelle St. Johann im Norden der Stadt Basel eröffnet.

Anfang der 1990er-Jahre hat die Europäische Union das Interreg-Programm zur Verbesserung der

grenzüberschreitenden Zusammenarbeit lanciert. 1992 wurde die deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz gegründet, die dann wiederum 2007 in den Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) überging. Der TEB will die Identifikation der Bürger mit der trinationalen Region stärken, die Bürgerbeteiligung bei grenzüberschreitenden Fragen steigern, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ausbauen und den gemeinsamen Lebensraum attraktiver und lebenswerter gestalten.

1990 lancierten vierzig Basler Persönlichkeiten das „Manifest für einen Kanton Basel“¹ mit dem Ziel, die beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zu fusionieren. Erst 2014 stimmte das Volk darüber ab, ob ein Verfassungsrat zur Vorbereitung der Fusion der beiden Halbkantone eingesetzt werden soll. Der Kanton Basel-Stadt nahm die Vorlage an, während der Kanton Basel-Landschaft sie wuchtig verwarf.

Basel ist keine trinationale Stadt

In diesem Umfeld der verstärkten, grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erscheint 1991/92 die städtebauliche Studie „Eine Stadt im Werden?“² von Herzog & de Meuron und Rémy Zaugg. Sie wurde vom Gewerbeverband Basel-Stadt in Auftrag gegeben. Die Studie beginnt mit der Feststellung, dass Basel keine trinationale Stadt ist, sondern ein Konglomerat von heterogenen und weitgehend unabhängigen Städten und Dörfern. Die Region Basel besteht nicht aus einer Kernstadt mit einer auf sie bezogenen Agglomeration, vielmehr handelt es sich um eine Zusammenballung von politisch, kulturell und ökonomisch selbstständigen Orten. Zu den nationalen und kantonalen Grenzen kommt eine Verkrustung der Stadtränder mit großflächigen Nutzungen hinzu. Die Psychiatrische Klinik, Kehrrichtverwertungsanlagen, Friedhöfe, Kraft-



Nationale und kantonale Grenzen des Kantons Basel-Stadt.

werke und Schleusen, Lagerflächen, Sportanlagen, Schrebergärten sowie Industrie- und Hafenanlagen bilden zusätzliche Barrieren entlang der Kantons- und Landesgrenzen sowie des Rheinuferes.

Basel grenzenlos

Auf Basis dieser fundierten Analyse entwickeln die Autoren ihre Vision einer trinationalen Stadt. Wie ein Mantra beschwören sie eindringlich die besondere Lage Basels am Rheinknie und die Bedeutung der Gleisfelder. Damit Basel eine trinationale Stadt wird, müssen die Ränder der Kernstadt durchlässiger werden. Die bauliche Verdichtung soll den Fluss des Rheins und der Gleisfelder über die Grenzen hinaus stärken und Stadt- und Naturraum miteinander verschmelzen. „Diese scheinbar paradoxe Situation, dass Natur in Stadt umgewandelt wird und während dieses Prozesses der Stadtwerdung die Stadt die Form des Naturraums, dessen sie sich bemächtigt, annimmt und restlos ausfüllt, in sie hineinwächst und dabei selbst zur

Naturform gerinnt, ist nur in wenigen Städten, zum Beispiel in Venedig und Manhattan, eindrücklich Wirklichkeit geworden.“³

Die städtebauliche Studie schlägt vier Gebiete für Interventionen und zur baulichen Verdichtung vor. Die provokativen Visualisierungen zeigen konkrete Orte, die mit abstrakten, roten Kuben und grünen Bändern überlagert sind, welche sich über die Landes- und Kantonsgrenzen hinwegsetzen.

Kapitel 1 Der Rhein

Zentrales Element dieser Vision ist der Rhein, der wie ein Edelstein mit neuen Bauten gefasst werden soll. Wohntürme entlang des Rheins sollen die Stadtviertel des Mittelalters und des 19. Jahrhunderts verbinden. Ursprünglich floss der Rhein gerade vom Grenzacher Horn Richtung Norden nach Friedlingen. Vor 6000 Jahren transportierte die Wiese Geschiebe und Schotterablagerungen des abschmelzenden Feldberggletschers in Richtung Rhein. Aus den Ablagerungen entstand ein breites Flussdelta, das sozusagen den Rhein ins Knie zwang. Mit der Zeit wurde das Flussufer in der Stadt befestigt. Die hohen Ufermauern der Pfalz prägen die Grossbasler Seite, während ein Boulevard mit Bäumen die Kleinbasler Seite charakterisiert. Bereits 1990 sahen die Autoren der Studie eine Bebauung mit Scheibenhochhäusern im Bereich des Rheinufer und in direkter Nachbarschaft zum Klybeckareal vor. Heute ist dieses Gebiet eine industrielle Brache, da die BASF den Standort aufgibt und sich Novartis aus dem Kleinbasel weitgehend zurückzieht. Die neuen Grundeigentümerinnen, Central Real Estate Basel AG und Swiss Life, wollen das Gebiet gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt zum neuen Stadtquartier Klybeck transformieren.

Kapitel 2 Die Seitentäler

Ein weiteres Entwicklungspotenzial sehen die Autoren in den vier Seitentälern des Rheins, im Ergolz-, im Birs-, im Birsig- und im Wiesental. Dörfer und Kleinstädte sollen zu eigenständigen Städten zusammengefasst werden. Angestrebt wird eine Verdichtung des bestehenden Konglomerats aus selbstständigen Vor-



Verkrustete Ränder der Stadt Basel.

1 Siehe Chronik des Kantons Basel-Landschaft, April 1990

2 Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Rémy Zaugg: Eine Stadt im Werden? – die trinationale Agglomeration 1991/92. Studie im Auftrag des Gewerbeverbandes Basel-Stadt, teilweise veröffentlicht in: Archithese, Nr. 6, 1992, S. 28–43 und in Herzog & de Meuron 1989–1999, Gesamtwerk, Band 2, Gerhard Mack (Hrsg.) im Birkhäuser-Verlag, Basel, S. 152 ff.

3 Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Rémy Zaugg: Eine Stadt im Werden? – die trinationale Agglomeration 1991/92. Studie im Auftrag des Gewerbeverbandes Basel-Stadt, teilweise veröffentlicht in: Archithese, Nr. 6, 1992, S. 28–43 und in Herzog & de Meuron 1989–1999, Gesamtwerk, Band 2, Gerhard Mack (Hrsg.) im Birkhäuser-Verlag, Basel, S. 152 ff.

orten und keine einseitig auf die Kernstadt bezogene Agglomeration. Dazu ist eine Kooperation über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinaus notwendig. Am weitesten fortgeschritten ist dieser Prozess in der Birsstadt, wo sich zehn Gemeinden zu einem Verein zusammengeschlossen haben mit dem Ziel, ihre Kräfte zu bündeln und ihre gemeinsamen Interessen besser zu vertreten.

Kapitel 3 Die Gleisfelder

Der dritte Entwicklungsstrang sind die Gleisfelder. Mit Randbebauungen und Boulevards soll die Stadt entlang der Gleisfelder verdichtet und aufgewertet werden. Die Visualisierungen zeigen den Güterbahnhof Wolf im Süden und den S-Bahnhof St. Johann im Norden der Stadt Basel. Hotspot ist heute aber klar der Bahnhof SBB. Im letzten Jahr wurde das Meret-Oppenheim-Hochhaus auf der Seite zum Quartier Gundendingen eröffnet. Der Baloise Park beim Bahnhofplatz mit einem Hotel und Büroräumen steht kurz vor der

Fertigstellung, und das Projekt Nauentor mit drei neuen Hochhäusern auf der Südseite des Bahnhofs ist in Planung. Beim Bahnhof St. Johann ist ein Neubau für das Naturhistorische Museum und das Staatsarchiv entlang der Gleisfelder geplant. Und durch die Verlagerung des internationalen Güterumschlags in den geplanten Containerterminal „Gateway Basel Nord“ werden auf dem Areal Wolf südlich des Bahnhofs SBB-Flächen frei. Hier können Gewerberäume, Büros und Wohnungen im neuen Stadtquartier Wolf entstehen.

Kapitel 4 Die Ringstadt

Die Stadt im Oberrheingraben besteht aus linear angeordneten Dörfern und Kleinstädten auf beiden Seiten des Rheins, welche durch vereinzelte Querstrassen verbunden sind. Diese leiterförmige Stadt trifft im Süden auf die ringförmige Stadt Basel, die sich um die mittelalterliche Kernstadt nach dem Schleifen der Stadtmauern konzentrisch entwickelt hat. Die vierte Entwicklungsstrategie liegt im Verbund der ringförmigen Stadt mit der Quer Verbindung Saint-Louis, Huningue, Friedlingen und Weil am Rhein. Wie in der Studie angedacht, schliesst die Dreiländerbrücke seit 2006 den Ring für Fussgänger und Velofahrende, und in Zukunft werden verschiedene Bauten an den Brückenköpfen die länderübergreifende Verbindung akzentuieren.

Epilog Analyse und Vision

Die Studie „Eine Stadt im Werden?“ entlarvt die Schwächen und Brüche im bestehenden Siedlungsgefüge und entwirft gleichzeitig eine städtebauliche Vision, welche die Gewässer und Gleisfelder stärkt und die Stadt Basel konzentrisch über die Landesgrenzen hinaus wachsen lässt. Die vier städtischen Entwicklungsfelder entlang des Rheins, entlang der Gleisfelder, entlang der Seitentäler des Rheins und der ringförmigen Stadt sind Ergebnisse einer überzeugenden Analyse des bestehenden Stadt- und Naturraumes. Deshalb folgen wir in unserer Untersuchung diesen vier Perspektiven, um die Stadtentwicklung Basels aus den letzten und den kommenden Jahrzehnten zu beschreiben. ■

Kapitel 1

Der Rhein

Was unterscheidet den Flussraum in Basel von anderen Städten am Rhein, und inwieweit tragen diese Unterschiede zur Stadtentwicklung bei? Die visionäre Studie „Eine Stadt im Werden?“ hat bereits vor 30 Jahren versucht, dazu Antworten zu geben. Seither hat sich Basels Stadtraum zum Fluss und über die Grenzen hinaus weiterentwickelt.

Obwohl der Rhein die Stadt in Klein- und Grossbasel teilt, empfindet die Bevölkerung den Fluss heute nicht mehr als trennendes Element, sondern nutzt ihn als zentralen Erholungs- und Stadtraum. Charakteristisch für Basel sind die Terrassen, Treppenanlagen und Rheinbäder sowie die von Bäumen gesäumten Promenaden entlang der Ufer; sie laden zum Verweilen, Flanieren und zum Sprung ins Wasser ein. Das Rheinufer gleicht damit einem Park und ist ein aussergewöhnlicher Erholungsraum inmitten der Stadt. Unverwechselbar ist auch die mäanderförmige Flussform, gefasst durch das steilabfallende Flussbett auf der Grossbasler Seite und durch die geschlossene Bebauung auf der Kleinbasler Seite. Die Autoren der Studie *Eine Stadt im Werden?* beschreiben den gebogenen Flusslauf etwas pathetisch als „plastisches Ereignis“. Sie interpretieren ihn als „eine Art städtebauliche Idee der Natur“.

Verdichtung entlang dem Rheinufer

Bestimmte bis vor ein paar Jahren noch das Münster auf dem Münsterhügel die Stadtsilhouette am Rhein, so markiert heute der erste der bei-

den geplanten Türme von Roche das Kleinbasler Ufer mitten in der Stadt; am linken Rheinufer setzt das Asklepios 8 auf dem Novartis-Campus im St.-Johann-Quartier einen Kontrapunkt. Die Architekten dieser beiden Hochhäuser sind Herzog & de Meuron. Damit scheint ein Stück ihrer Vision bereits realisiert. Allerdings sind in der städtebaulichen Studie die sich ausdehnenden oder zu verdichtenden Quartiere als zusammenhängende lineare Struktur entlang des Rheins dargestellt und setzen keine punktuellen Akzente.

In der Studie propagieren die Autoren, die „unzugänglichen, abstossenden Gebiete, flussauf- und flussabwärts“ entlang des Rheins aufzubrechen, um eine durchgehende Verbindung zu ermöglichen. Dazu gehören zum einem die Gebiete der chemischen Industrie, zum anderen die der Hafenvirtschaft. Die sich im 20. Jahrhundert stark ausbreitenden Industriegebiete verwehrten einen öffentlichen Zugang zum Wasser. Mit der Restrukturierung und Desindustrialisierung der bestehenden Pharma-Areale ergab sich die einmalige Chance, durch qualitativ hochstehende Architektur und städtebauliche Planungen diese Gebiete aufzuwerten und zu verdichten. Diese Veränderung bot auch die Möglichkeit, das Rheinufer an die Öffentlichkeit zurückzugeben.

So bildete die Erweiterung der öffentlichen Promenade entlang des Rheins einen wesentlichen Bestandteil der Planung des Novartis-Campus auf dem Areal des ehemaligen Hafens St. Johann. Auch am Standort der Hoffmann-La Roche wird derzeit das Nordareal intensiv ausgebaut. Dem Bau 1 folgt der mit 205m noch höhere Zwillingsturm Bau 2; daran grenzen vier weitere Büro- und Laborgebäude in unterschiedlichen Höhen an, welche zusammen das neue Forschungszentrum namens pRED Innovation Center bilden.



Bestehende und zukünftige Bebauungen formen einen gekrümmten Stadtraum entlang des Rheins und über die Grenzen hinweg.

Im letzten Jahr stellte die Firma ein weiteres Entwicklungspotenzial auf dem Südareal entlang des Rheins vor. Hier soll eine lockere Bebauung die bestehenden Laborgebäude ersetzen und die Grünflächen das Areal visuell zum Rhein öffnen und aufwerten. Damit entsteht mehr Raum für Fussgänger und Velofahrer an der Solitude-Promenade entlang des Rheins. Derzeit läuft allerdings ein Antrag des Denkmalrats, die drei historischen Bauten der Architekten Otto Rudolf Salvisberg und Roland Rohn unter Schutz zu stellen, um den Abriss zu verhindern.

Sowohl bei der Planung auf dem Roche-Areal sowie auf dem Novartis-Campus steht somit nicht nur die Verdichtung im Vordergrund, sondern auch die gleichzeitige Schaffung eines öffentlichen und durchgängigen Freiraums entlang des Rheins.

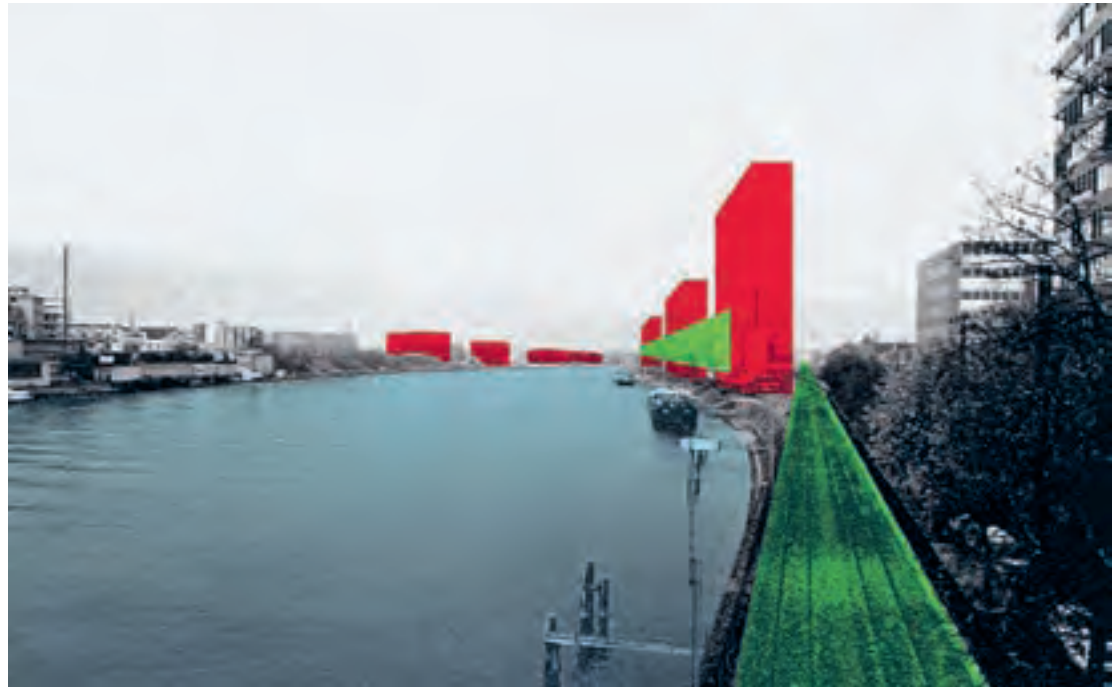
Interessanterweise gehen auch die Autoren der Studie genau auf diese parallele Entwicklung aus städtischer Verdichtung und Schaffung von öffentlichen Räumen ein. Sie

Von der Vision der Hochhäuser entlang des Westquais und am französischen Ufer (oben) wurden bis heute nur das Asklepios 8 auf dem Novartis-Campus und ein Hochhaus in Huningue realisiert (unten).

folgern, dass „die Entwicklungslinien des Stadtkonglomerats ihren städtebaulichen Ausdruck in Verdichtungen der Baumasse und gleichzeitigen Präsenz des öffentlichen Raumes“ finden. Der Konflikt der vielfältigen Nutzung des öffentlichen Raums ist jedoch nicht gelöst und wird sehr allgemein umschrieben: „Der zukünftige öffentliche Raum der Stadt wird dichter, d. h. er wird nicht mehr entflochten, weil spezifische, auf die vorhandenen Platzverhältnisse abgestimmte Konzepte eine gleichzeitige Nutzung des Strassenraums für alle städtischen Funktionen ermöglichen.“

Verdichtung und Öffnung im Norden

Eine massive bauliche Verdichtung und vermehrte Öffnung von Gebieten entlang des Rheins ist derzeit vor allem im Norden von Basel geplant. Am rechten schweizerischen Ufer liegen die Hafengebiete mit Tanklagern und Gleisfeldern, am linksrheinischen französischen Ufer die ehemaligen Industrieareale der Pharma- und Chemiefirmen. Um die städtebauliche Entwicklung hier voranzutreiben, beschlossen die zuständigen Behörden der Quartiere Klybeck, Kleinhüningen (CH), Huningue (F) und Weil am Rhein, Friedlingen (D) das 430ha grosse Transformationsgebiet gemeinsam zu planen. Erste konkrete Vorschläge erbrachte die Synthesestudie von MVRDV/Philippe Cabane/Martin Josephy im Jahr 2011 (siehe Modul 07/2011, S. 82 ff., Die trinationale Stadt). Das Team aus Architekten und Städteplanern entwickelte die Vision 3Land als städtebaulichen Entwurf einer trinationalen Teilstadt zwischen Dreirosenbrücke und Palmrainbrücke. Die Entwicklungsvision gab Anstoss für die erste Planungsvereinbarung der drei Länder. Auf dem räumlichen Leitbild aufbauend, entwickelte das Team LIN – bestehend aus den Büros Finn Geipel + Guila Andi, dem Atelier Girot und weiteren Fachplanern –



Lineare Strukturen im Osten von Basel zeichnen die Rheinfront nach (oben). Sie sind bis dato nur Ideen geblieben (unten).

ein Raumkonzept. Der trinationalen Raumplanung widmet sich auch die IBA Basel 2020. Sie trägt dazu bei, dass der erste trinationale Stadtteil über drei Landesgrenzen gemeinsam entwickelt wird.

Auf Schweizer Seite konkretisierte der Architekt und Städtebautheoretiker Vittorio Magnago Lampugnani den Städtebau am Klybeckquai und auf der Westquai-Insel. Der 22000ha grosse neue Stadtteil bietet Arbeits- und Wohnraum für über 8000 Personen. Über Mitwirkungsverfahren ist die Bevölkerung in die Planung miteinbezogen. Der industrielle Charakter des Gebiets und der bestehenden Bauten soll im Rahmen der Verdichtung erhalten bleiben. Am Klybeckquai schlägt Lampugnani Wohnbauten im klassischen Blockrand vor, die sich zum Gleisfeld und zur daran anschliessenden bestehenden Bebauung orientieren. Die Höhe der Neubauten ist auf 20m begrenzt. Die bestehenden Quartierstrassen werden bis an die Ufer des Rheins geführt und weiten sich am Wasser zu Plätzen aus, akzentuiert durch bis zu 65m hohe Wohnhäuser und Gebäude für öffentliche Nutzungen. Diese Bebauungsstruktur gewährt auch der Bevölkerung des bestehenden Quartiers eine direkte Verbindung zum Rhein. Auf der Halbinsel des Westquais orientiert sich die vorgeschlagene Struktur am historischen Bestand wie dem monumentalen Getreidespeicher oder den weit auskragenden Hafenkranen. Auf drei Baufeldern, die von Grünflächen unterbrochen sind, knüpfen schlanke Hochhäuser und niedrige Gewerbebauten als offene Gruppen an die Bestandsbauten an. Eine Hauptstrasse erschliesst die grösseren Bürogebäude im Osten. Am Wasser liegen kleinteiligere bauliche Strukturen und eine durchgehende Rheinpromenade, die über eine Brücke bis zum deutschen Ufer führt. Diese ermöglicht die Verbindung bestehender Velowege entlang der Rheinufer. Ein wichtiger



Bestandteil und Impuls der Stadterweiterung bildet auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehört die Tramverbindung von Kleinhüningen (CH) zum Bahnhof Saint-Louis (F) und die geplante S-Bahn im „Herzstück“ (siehe Die ringförmige Stadt). Voraussetzung für die Realisierung von 3Land auf Basler Seite ist die Verlegung des Containerterminals, des Hafenebeckens 3 und des Hafenbahnhofs auf das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn. Widerstände vonseiten Pro Natura und WWF könnten das Projekt „Gateway Basel Nord“ allerdings verzögern oder sogar verhindern. Die Abstimmung darüber sollte bereits am 17. Mai 2020 stattfinden, wurde aber wegen der Corona-Krise verschoben.

Brücken schlagen

In Basel bildet der Rhein keine Grenze und kein Hindernis, sondern liegt im Zentrum der Stadt. Um die Verbindung über die Landesgrenzen hinaus zu stärken und damit die Bewohner einander näherzubringen, entstand das erste konkrete Teilprojekt von 3Land genannt „Vis-à-Vis“. Es soll bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Das Ziel ist es, die Ufer der Ortsteile Friedlingen, Weil am Rhein (D), Huningue (F) und Basel (CH) näher aneinanderzurücken. Am neu gestalteten und aufgewerteten Ufer steht der Öffentlichkeit ein durchgängiger Raum entlang des Rheins zur Verfügung. So wird der Rheinpark in Friedlingen, Weil am Rhein erweitert, aufgewertet und umgebaut. Bestandteil des Wettbewerbs für dieses Landschaftsprojekt waren auch Vorschläge zur Bebauung des angrenzenden Kanalquartiers.

Den Park können in Zukunft auch die Bewohner von Huningue (F) mitnutzen. Wenige Meter entfernt überquert die 2006 erbaute Dreiländerbrücke⁴ den Rhein. Am Fusse der Brücke entsteht das nächste Entwicklungsprojekt des Konzepts



Das 3Land-Projekt wird in Etappen umgesetzt und enthält auch eine Verkehrsinfrastruktur über die Grenzen und den Rhein hinweg.

3Land: das Flussviertel namens Les Jétées, realisiert von der französischen Bau und Immobilien AG Constructa. Dieses neue Quartier in Huningue besticht durch seine einmalige Lage direkt am Wasser, durch die direkte flussläufige Anbindung über die Brücke nach Deutschland, aber auch durch die neue Uferpromenade nach Basel. Der Städtebau folgt französischen Vorbildern. In der axialen Verlängerung der Brücke liegt der Place Abbatucci. Als Pendant zum bereits realisierten Turm markiert ab 2021 ein 16-geschossiges Wohnhochhaus den Brückenkopf. Im Ganzen sind fünf Gebäude geplant, die in verschiedenen Bauetappen bis 2035 umgesetzt werden sollen. Neben den insgesamt 300 Wohnungen entstehen im neu gestalteten Hafenecken von Huningue Hotel-, Gewerbe- und Freizeitflächen. Gemeinsam schaffen sie eine neue Skyline entlang des Rheins. Das Projektmanagement übernehmen die drei französischen Architekturbüros Jean-Baptiste Pietri, Triptyque und Laisné Roussel.

Auf französischem Boden setzen noch zwei weitere Projekte die Ausrichtung zum Wasser fort. So plant Huningue ein Wohngebiet für rund 800 Personen längs des Canal de Huningue, der in den Rhein fließt. Direkt im Anschluss an den Novartis-Campus wird eine weitere Industriezone für neue Nutzungen frei. Die 80ha grosse Zone Sud befindet sich auf französischem Boden, ist aber im Besitz der chemischen Industrien Novartis, BASF und Clariant. Diese Fläche soll in drei parallel zum Rhein gestaffelte Bauzonen umgewidmet werden, für Arbeits- und Wohnraum mit Rheinschluss, einen trinationalen Bildung-Campus – unter Beteiligung der Biotechfirma Novartis – und einen städtischen Park mit Sportplätzen. Allerdings konnte bislang die Arealentwicklung noch nicht weiter konkretisiert werden. In der kommenden Planungsphase werden zusammen mit den Eigentümern die Perspektiven für die Zone Sud vertieft. Damit sich die Nutzungen beidseits der Ufer komplementär ergänzen, sieht das städtebauliche Konzept eine weitere, autofreie Rheinbrücke von der Zone Sud in Huningue (F) auf die Halbinsel Westquai in Kleinhüningen (CH) vor.

Punktuelle Verdichtung und Öffnung im Osten

Anders als im Norden von Basel franst die Bebauung im Süden, in der Gemeinde Birsfelden BL und auf dem gegenüberliegenden Kleinbasler Ufer entlang des Rheins aus oder weicht vom Ufer zurück. Das hängt mit der Beschaffenheit des Bodens sowie mit dem geschützten Naturraum in diesem Abschnitt des Rheins zusammen. Damit der Fluss einen Lebensraum für unzählige Tiere und Pflanzenarten bilden kann, wurden hier naturnahe Rückhaltebecken ausgehoben und das Flussbett des Rheins ausgeweitet. Der Bau des Wasserkraftwerks, besonders das durch den Schleusenbau bedingte

Von der Place Abbattucci im französischen Huningue setzt sich die Achse über die Dreiländerbrücke nach Friedlingen und Weil am Rhein in Deutschland fort.



Stauen, veränderten die Rheinufer nachhaltig. Seither verbindet das eindruckliche Kraftwerksgebäude des Architekten Hans Hofmann das Ufer von Birsfelden und Kleinbasel miteinander. Im Anschluss an das Naturschutzgebiet stoppt das unzugängliche Areal des Birsfelder Hafens die Stadtentwicklung entlang des Rheins. Industrie- und Wohnzonen in Birsfelden sind klar räumlich getrennt. Mit der Investition in die nördlichen und südlichen Hafensareale der Schweizerischen Rheinhäfen soll sich das ändern. Geplant ist eine umweltfreundliche Drehscheibe von Schiff und Bahn mit Containerumschlag sowie die Öffnung für bauliche Drittnutzungen. Gemeinsam mit dem Kanton und der Gemeinde haben die Schweizerischen Rheinhäfen das Leitbild Hafen Birsfelden +2040 erarbeitet. Das Kerngebiet des Birsfelder Hafens soll ausschliesslich Arbeitszone bleiben, das Gebiet Sternenfeldstrasse West hingegen mittelfristig zu einer gemischten Nutzung mit Sport-, Gewerbe-, Wohn- und Freiflächen weiterentwickelt werden. Die Mitte der 1970er-Jahre von den Architekten Löw+Manz erstellte Siedlung Sternenfeld entspricht immer noch dem städtebaulichen Prinzip des damaligen Siedlungsplans. Zeilenbauten in verschiedenen Höhen gliedern in Längs- oder Querrichtung die grosszügigen Freiräume. Lediglich die Schule setzt sich im Zentrum der Siedlung durch die mehrfach abgewinkelte Gebäudeform ab. In der 2019 durchgeführten Testplanung zur Modernisierung, Aufwertung und qualitativen Verdichtung der Siedlung bestach das Konzept von Müller Sigrüst Architekten durch die Ansätze: erhalten und anbauen, ersetzen und ergänzen. So werden die bestehenden Bauten umgebaut, ergänzt oder nach Bedarf aufgestockt und dazwischen mehrere neue Punktbauten eingeführt. Damit kann die Zahl der Wohnungen idealerweise von 980 auf 1150 an-



Im Projekt Stadtrandentwicklung Ost weichen die Hochhausgruppen vom Rheinufer zurück und erhalten viele Grünflächen.

wachsen. Eine dichte Abfolge von Freiräumen und Plätzen assoziieren den Charakter eines kleinen Dorfes.

Öffentliche Erdgeschossnutzungen in den neuen Gebäuden fördern den Austausch unter den Genossenschaftsmitgliedern und beleben die Freiräume im Quartier. Um die wegfallenden Grünflächen zu kompensieren, wird der bestehende Strassenraum zu einer Allee ausgebaut. Im Frühjahr 2020 soll der Masterplan für dieses Gebiet vorgestellt werden.

Vergleichsweise ländlich wirkt hingegen das gegenüberliegende Kleinbasler Ufer. Neben den baumreichen Böschungen belegen mehrheitlich Sportplätze und Familiengärten dieses Gebiet. Es erstreckt sich als Teil eines breiten Grüngürtels von Norden nach Süden, von der Wiese bis zum Rhein und wird von einer Bahnlinie durchquert. Aber die wenig strukturierten Nutzungen lassen das Gelände nicht mehr als zusammenhängenden, offenen Landschaftsraum in Erscheinung treten. Der Grossteil der Freiräume ist nicht

öffentlich zugänglich, und von der attraktiven Böschung des Rheins profitiert die Bevölkerung kaum. Das Gebiet ist eher Durchgangsraum zwischen Stadt und Umland als ein Ort mit eigener Anziehungskraft. Unabhängig vom Erscheinungsbild ist das Gebiet funktionell bedeutsam für die regionale ökologische Vernetzung in Ost-West-Richtung über die Bahndämme sowie in Nord-Süd-Richtung als trinationaler Grüngürtel „Regiobogen“.

Dies erkannte der Kanton Basel-Stadt und brachte auf Basis einer Testplanung die Studie „Stadtrandentwicklung Ost“ vors Volk. Diener & Diener Architekten entwarfen in Zusammenarbeit mit August Künzel Landschaftsarchitekten ein Konzept, in dem sich elf Punktwohnhochhäuser innerhalb des baumreichen Stadtparks zwischen Bahndamm und Rheinufer gruppieren. Dieses städtebauliche Konzept ermöglicht den Erhalt von vielen Grünflächen und Familiengärten. Ausserdem nimmt die vom Ufer zurücktretende und durchlässi-

ge Bebauung Rücksicht auf das Naturschutzgebiet entlang des Rheins.

Trotzdem lehnte das Volk den Bebauungsplan für die Stadtrandentwicklung Ost 2014 ab. Der Grund für das Nein der Bevölkerung lag darin, dass die Pächter der Schrebergärten auf einen Teil ihrer Fläche verzichten müssten und geschützte Tierarten gefährdet seien. Im letzten Jahr tauchte die Studie wieder auf. Eine Analyse des Abstimmungsergebnisses ergab, dass 72 Prozent der Stimmberechtigten nicht die Entwicklung des Areals per se, sondern die Art und Weise der Überbauung ablehnten. Für eine Wiederaufnahme des Projekts spricht die konstant wachsende Bevölkerung in der Region Basel und der massive Ausbau des nahe liegenden Hauptsitzes von Roche. Der Vorstoss von einigen Parteien soll die Stadtrandentwicklung in angepasster Form – eventuell ohne oder nur mit niedrigeren Hochhäusern – wieder aufnehmen. Die Verlegung der Strasse vom Rheinufer an den Bahndamm soll das Gebiet aufwerten.

Sehr trefflich analysierten die Autoren der Studie „Eine Stadt im Werden?“ bereits in den 1990er-Jahren, dass es in gewissen Gebieten „eine Abneigung“ dagegen gibt, ein aktiver und selbstbewusster Teil dieser Stadt, dieses Städtetkonglomerats am Rhein zu werden. In diesem Sinne stellen sie die heikle Frage: „Sind die entstandenen Grünräume, Sportplätze, Familiengärten und Biotope nicht auch anderswo lebensfähig oder sogar am gleichen Ort in veränderter Form und Anordnung?“ Die anstehenden Entscheidungen in der Politik und durch Volksabstimmungen sind diesbezüglich für Basels Stadtentwicklung wegweisend und beeinflussen das zukünftige Bild der trinationalen Stadt.

1 Eine Holzbrücke verband das deutsche mit dem französischen Ufer, heisst Friedling, Weil am Rhein mit Huningue. Diese wurde im 1. Weltkrieg zerstört.

Kapitel 2

Die Seitentäler

Die Rheinebene und die Seitentäler verstädtern immer mehr. Für die koordinierte Entwicklung müssen Kantons- und Landesgrenzen überwunden werden. Am Modellfall der Birsstadt zeigen sich die Schwierigkeiten, aber auch die Potenziale eines solchen Unterfangens. Der Gemeindeverbund in der Grösse der Stadt St. Gallen entwickelt ein ganz neues Selbstverständnis.

Die Seitentäler des Rheins, das Ergolzthal, das Birstal, das Birsigtal und das Wiesental, waren ursprünglich von der Landwirtschaft geprägt. Mit der Zeit mussten immer mehr Landwirtschaftsbetriebe aufgeben, und an ihre Stelle traten Wohnquartiere für eine städtische Bevölkerung. Allerdings monieren die Autoren der Studie „Eine Stadt im Werden?“, dass den neuen Quartieren urbanes Bewusstsein und städtebauliche Qualität fehle. Die unbrauchbar gewordenen Dorfkerne seien architektonisch tot und untereinander mit alten Landstrassen verbunden, die ihren ländlichen Charme verloren hätten. Um diese Mängel zu beheben, entwerfen die Autoren eine Vision der Verstädterung der Seitentäler des Rheins. „Das neue Siedlungsbild wird der Landschaft nicht mehr gegenüber- oder entgegengestellt sein, sondern mit ihr verschmelzen. Naturraum und Stadtraum sind sich gegenseitig bedingende und durchdringende Teile einer gemeinsamen Sache – der Stadt – geworden.“ Die Studie propagierte bereits 1991 mit der Stadt im Birstal und der Stadt im Birsigtal visionäre Ansätze zur Entwicklung der beiden Seitentäler des Rheins.

Das Birsstadt-Manifest

Am weitesten fortgeschritten ist die Stadtwerdung im Birstal. 2007 erschien das Birsstadt-Manifest, geschrieben vom Baselbieter Kantonsplaner Hans-Georg Bächtold und der Raumplanerin Susanne Fischer. Es zeigte das Potenzial auf, das in den Gemeinden zwischen Angensteiner Klus und Rhein entlang der Birs schlummert. Die kühne Vision bezeichnet den Gemeindeverbund bewusst und provokativ als Stadt. Die Gemeinden sind Teil des Speckgürtels von Basel-Stadt. Es sind beliebte Wohnorte und wichtige Arbeitsstandorte, wo gegen 70000 Menschen leben. Das entspricht in etwa der Bevölkerung der Stadt St. Gallen. Heute bilden die Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach eine Regionalplanungsgruppe. 2016 haben sie das Raumkonzept Birsstadt verabschiedet. Diese Grundlage ermöglicht eine gemeindeübergreifende Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. 2018 wurde der Verein Birsstadt gegründet. Zu den sieben Gemeinden des Regionalverbundes stiessen mit Duggingen, Grellingen und Muttenz noch drei weitere Gemeinden dazu. Die Birsstadt besitzt alles, was zur Stadt gehört: vielfältige Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und Industrie, eine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und die Autobahn sowie einen zentralen Grünraum entlang der Birs.

Verdichtung im Birstal

Ein Beispiel für die Verdichtung im Birstal ist das Spengler-Areal in Münchenstein. Dort soll das höchste Haus im Kanton Basel-Landschaft entstehen. Auf dem ehemaligen Hauptsitz des Mode- und Versandhändlers plant Harry Gugger Studio ein 100m hohes Hochhaus mit gegen 200 Wohnungen. Ausgehend von einem dreieckigen Grundriss windet sich der elegante Turm bis



Die Birsstadt ist ein Ort zum Wohnen und Arbeiten für 70000 Personen.

zum rechteckigen Dachgeschoss in die Höhe. Gegner des Quartierplans Spengler-Park haben das Referendum ergriffen, sodass die Bevölkerung von Münchenstein darüber abstimmen muss. Sie behaupten, dass die Strassen und Tramlinien in der Umgebung schon heute überlastet seien. Sie gestehen ein, dass Wohnraum im mittleren und tiefen Preissegment knapp ist, befürchten aber, dass neue, teurere Wohnungen gebaut werden. Dieses Beispiel zeigt, wie umstritten die Verdichtung des bestehenden Siedlungsraumes ist, selbst wenn dafür keine zusätzliche Fläche bebaut wird und die Verkehrserschliessung bereits gut ist.

Neben Wohnbauprojekten gibt es im Birstal auch Industriestandorte, welche ursprünglich die Wasserkraft der Birs nutzten. Im 19. Jahrhundert waren dies die Elektrizitätsgesellschaft Alioth AG (EAG), die Schappespinnerei und die Metallwerke Dornach.

Ein interessantes Projekt wurde im Walzwerk umgesetzt. Nachdem die Aluminium Münchenstein 1999

in Konkurs ging, kaufte die liechtensteinische Sefer Foundation das Walzwerk im Jahr 2004 und beauftragte die Firma Kantensprung mit der Transformation des Industrieareals. Das ehemals unzugängliche Areal wurde geöffnet und mit Veranstaltungen und Events belebt. Heute ist dort ein bunter Mix von Angeboten aus den Bereichen Freizeit, Kultur, Bildung, Gesundheit, Handwerk und Gewerbe angesiedelt.

Weiter südlich auf dem Schoren-Areal in Arlesheim baute die Elektrizitätsgesellschaft Alioth AG ursprünglich Elektromotoren, bis sie dann später an die Brown Boveri & Cie. (BBC) verkauft wurde, die dort Lokomotiven herstellte. 1988 fusionierte die BBC mit der schwedischen Firma Asea zur heutigen ABB, was das Ende dieses Produktionsstandortes bedeutete. Heute wird hier ein „Kompetenzzentrum Industrie 4.0“ von der Uptown Basel AG gebaut. Nach der Dampfmaschine, der Elektrizität und der Automatisierung stehen wir mit der Industrie 4.0 am Beginn der digitalen Revolution; diese ermöglicht auf dem Schoren-Areal 70 000 m² Gewerbe-, Büro- und Produktionsflächen und rund 1500 neue Arbeitsplätze.

Birspark-Landschaft

Ein weiteres wichtiges Projekt ist die Pflege und der Schutz des Natur- und Erholungsraumes entlang der Birs. Die sechs Gemeinden Aesch, Arlesheim, Dornach, Münchenstein, Muttenz und Reinach haben dazu einen Aktionsplan verabschiedet. Das zusammenhängende Landschaftsgebiet liegt wie der Central Park inmitten der Birsstadt. Der Birspark reicht von Angenstein bis zur Birmündung und ist Teil der Internationalen Bauausstellung IBA Basel 2020. Dazu gehören sieben Schlüsselprojekte, die das Birsufer generell aufwerten und einen Zugang für die Bewohner der Umgebung schaffen sollen. Im Bereich Schänzli in Muttenz ist anstelle der bestehen-



Blick in den Birspark, die grüne Lunge der Birsstadt inmitten von Wohn-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriegebieten.

den Reitanlage an beiden Birsufern ein grosser Park geplant. In Münchenstein wurden im ehemaligen Steinbruch Blinden die neuen Trocken- und Feuchtbiotope mit den Bestehenden entlang der Birs vernetzt. In Arlesheim im Bereich Schoren, Stoecklin-Areal sollen Pocket Parks als Aufenthaltsbereiche für die Mitarbeitenden der ansässigen Betriebe entstehen.

Neben der Diskussion über Naturschutz- und Freiraumziele fördert das Projekt auch die Verständigung der Gemeinden der Birsstadt über gemeinsame Funktionen, Aufteilungen und Grenzen. Gleichzeitig bildet sich langfristig das Fundament einer gemeinsamen, koordinierten Raumplanung, und die Bewohner identifizieren sich vermehrt mit der Birsstadt.

Region Leimental Plus

Auch im benachbarten Leimental schliessen sich die Gemeinden zusammen. In diesem Jahr soll aus dem Verbund ein Verein werden. Am Verein Region Leimental Plus

(RLP) sind die Gemeinden Burg im Leimental, Therwil, Bottmingen, Oberwil, Biel-Benken, Ettingen und Schönenbuch beteiligt. Der Verein will den Austausch und die Zusammenarbeit unter den Mitgliedern fördern und Interessen gegenüber anderen Gemeinden, Regionen oder Kantonen vertreten.

Wiesental

Das Wiesental in Deutschland entwickelt sich eher dezentral. Lörrach und Weil am Rhein bilden zusammen mit Konstanz die beiden Oberzentren der Region Hochrhein-Bodensee. Wegen der starken Nachfrage sollen 53ha neues Baugebiet für Wohnungen erschlossen werden. Lörrach engagiert sich auch über die nationalen Grenzen hinaus im Rahmen der IBA Basel 2020 oder des Trinationalen Eurodistrikts Basel (TEB). Die Stadt zählt im Verhältnis zur Grösse überraschend viele Hochhäuser². Da auch hier die Nachfrage nach Wohn- und Geschäftsräumen wächst, wird vor allem rund um den Bahnhof viel

Kapitel 3

Die Gleisfelder

gebaut. So entstehen derzeit zwei neue Gewerbe-, Büro- und Wohngebäude. Im Januar entschied die Stadt über den Realisierungswettbewerb für Landschaftsarchitekten und Architekten „Am Zoll Lörrach Riehen“. Dieses IBA-Basel-Projekt soll die Baslerstrasse vom Zollübergang bis zum Bahnhof Stetten in Lörrach aufwerten und baulich verdichten. Um den motorisierten Individualverkehr zu verlangsamen, minimiert das Siegerprojekt von Yewo Landscapes aus Wien die Verkehrsfläche und macht daraus eine Mischverkehrszone. Dadurch entstehen grosszügige Fussgängerbereiche. Viel Wert wurde auch auf die Überquerung der Baslerstrasse gelegt. Gedeckte Bereiche und offene Erdgeschosse der Randbebauung, die nur die Erschliessungskerne enthalten und sonst frei zugänglich sind, erweitern das Angebot an öffentlichen Aufenthaltsbereichen und verbinden die angrenzenden Quartiere und Seitenstrassen quer zur Baslerstrasse. Eine minimale Profilierung der Strasse durch die Abflussrinnen erleichtert Fussgängern und Fahrzeugen das Kreuzen der Strasse zusätzlich. Der Beitrag zeichnet sich durch einen generösen Freiraum für Fussgänger und Fahrräder und eine hohe Durchlässigkeit in und um die Baslerstrasse aus. Gleichzeitig sorgt eine bauliche Verdichtung für eine Belebung des Strassenraums. Und die Hoffnung, dass die Tramlinie von Riehen nach Lörrach verlängert wird, besteht weiterhin.

2 Zehn Gebäude über 30 m, knapp 50 000 Einwohner auf rund 40 km²

Wie in allen europäischen Städten veränderte die Eisenbahn auch in Basel Ende des 19. Jahrhunderts das Stadtbild. Gleise und Infrastrukturbauten stellten die Weichen für eine neue, modernere Stadtentwicklung. Seit der Jahrtausendwende ermöglicht die Restrukturierung der Bahn, die brachliegenden Infrastrukturf lächen wieder an die Stadt zurückzugeben; gleichzeitig begann Basel, das Potenzial der Standorte in Bahnhofsnähe besser zu nutzen. So entstehen einerseits transformierte oder verdichtete Stadtteile längs der Gleisfelder oder komplett neue Quartiere.

Sehr anschaulich beschreiben die Autoren der Studie „Eine Stadt im Werden?“ die Schneisen der Gleisfelder als ein „künstliches Flusssystem“. In diesem Sinne folgen „die Geleiseanlagen beidseits des Rheins dem Lauf des Flusses und zeichnen ihn nach“. Und so wie der Fluss weitet sich auch das Gleisfeld örtlich aus, etwa bei Personen- und Güterbahnhöfen, Rangierfeldern und Depots.

In ihrer Analyse stellen die Autoren fest, dass ein neuer Stadtraum sich vor allem aus „ökonomischen und politischen Interessen“ bildet. Je grösser der Druck durch Politik oder Wirtschaft, desto mehr kristallisieren und verdichten sich die Formen zu kompakten, geschlossenen Blöcken; der Zwischenraum, „das terrain vague, füllt sich auf und verschwindet vollständig“. Die-

sen städtischen Kristallisations- und Konzentrationsprozess beschreiben die Autoren anhand historischer Beispiele – etwa die Verlegung der französischen Eisenbahnlinie an die „Peripherie“ zugunsten des Boulevards am Spalenring. Die neue Bahnlinie entwickelte eine zunehmende Anziehungskraft. Neue Bauten entstanden im Umfeld der Gleise, richteten sich danach aus, während sich die alten Bauten mit „ihren kohleverschmutzten Brandwänden“ stets von den neuen Gleisfeldern abwandten.

Daraus ergibt sich ein Konzept für den öffentlichen Raum. Dieser entwickelt sich in der städtischen Agglomeration als Boulevard parallel zu den Gleisen. Die Stadt entlang der Gleisfelder entsteht aus neuen und bestehenden Stadtstücken, Gebäuden, Alleen und Parks. Ausserhalb der Stadtzentren trennt sich das Gleisfeld wieder von seinem begleitenden, eingefassten Stadtraum. „Er ist also ein städtisch verdichteter konzentrierter Ausschnitt aus einer endlos langen Verdingung von Geleisefeldern in und ausserhalb der Rheinebene.“

Wo sich die bestehenden Quartiere entlang der Gleise verdichten oder sich neue Quartiere in Zukunft ausdehnen könnten, zeigt die Studie nur schematisch auf. Wie im Kapitel „Die Stadt entlang des Rheins“ sind die Typologien in der Stadt entlang dem Geleisfeld sehr abstrakt in Form von Scheibenhochhäusern visualisiert.

Transformation auf und um die Gleisfelder

Sehr vorausschauend schlagen die Autoren die Verdichtung am künftigen S-Bahnhof St. Johann und am Güterbahnhof vor. Heute planen die SBB gemeinsam mit den Kantonen Baselland und Basel-Stadt für Teile des 160 000 m² grossen Areals das neue Wolf-Quartier mit 550 Wohnungen, Räumen für Büros und Dienstleistungen so-



Die Stadt entlang der Gleisfelder setzt sich aus bestehenden und neuen Stadtstücken zusammen.

wie öffentliche Einrichtungen. Einzelne bestehende Logistik- und Gewerbeflächen sollen erhalten bleiben. Zentrales Element des neuen Quartiers bildet eine 800 m lange Hofüberbauung. Für die Erschließung des Quartiers setzen die SBB vor allem auf Velo- und öffentlichen Verkehr, eine neue S-Bahn-Haltestelle ist angedacht. Auf Basis der 2017 erstellten Studien von Christ & Gantenbein und EM2N entstand ein Richtplan. Die Realisierung hängt davon ab, ob der internationale Umschlag des Containerterminals vom Areal Wolf zum „Gateway Nord“ verlegt werden kann.

Weitere sehr grosse Transformationsareale liegen im Osten der Gleisfelder des Bahnhofs SBB. Einen entscheidenden Beitrag leistete der 50 ha grosse ehemalige Zoll- und Güterumschlagsplatz namens Dreispitz. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts entwickeln die Besitzer – die Christoph-Merian-Stiftung – aus dem geschlossenen Areal ein neues Stadtquartier. Zu den ersten Neubauten gehörte die neue Hoch-

schule für Gestaltung und Kunst FHNW, es folgten Wohnbauten und die Transformation von Gewerbe- und Zollgebäuden. An der Nordspitze plant die Stadt Basel derzeit gemeinsam mit der Baurechtsnehmerin Migros die Verdichtung des unternutzten Gewerbeareals; sie schafft damit neuen Wohnraum innerhalb einer gemischten Nutzung und erweitert den Grünraum aus dem angrenzenden Wolfgottesacker. Herzog & de Meuron gewannen den Studienauftrag, indem sie mit drei bis zu 165 m hohen Hochhäusern einen markanten Akzent entlang der Gleisfelder setzten und den Übergang zum Birstal in Baselland markierten. Die niedrigere Bebauung im parallelen Strassenraster setzt die angrenzende Blockrandbebauung des Wohnviertels Gundeldingen fort. Wesentlich gestärkt wird dieses Projekt durch die existierende Haltestelle Dreispitz für S-Bahn, Tram und Bus und den geplanten Irène-Zurkirchen-Platz. Um den Perimeter aufzuwerten und das Gebiet zu beleben, soll an diesem neuen Angelpunkt ein Wohn- und Bürohochhaus von Bachelard Wagner Architekten mit einer publikumsorientierten Erdgeschosszone entstehen. Ebenfalls im direkten Umfeld der Haltestelle Dreispitz liegt der Perimeter des Areals Walkeweg. Hier entwickelt die Einwohnergemeinde Basel-Stadt – vertreten durch Immobilien Basel-Stadt – derzeit eine Low-Cost-Low-Energy-Siedlung. Das 6 ha grosse Areal Am Walkeweg ist das erste der grösseren Areale in Transformation, welches in den nächsten Jahren für Wohnnutzungen geöffnet werden soll. Der Baustart ist für 2022 nach Beendigung der Altlastensanierung vorgesehen. Das Planungsteam um Camponovo Baumgartner Architekten entwarf eine Siedlung mit zwei Typologien, die in einem Viertelkreis angeordnet sind; bestehend aus Zeilenbauten mit dem Charakter einer Gartenstadt, die sich an

der Struktur des parkartigen Friedhofs Wolfgottesacker orientieren. Gegen die Gleise der S-Bahn und den geplanten Irène-Zurkirchen-Platz verdichtet sich die Siedlung in Form von Blockrandbebauungen. Im Zentrum des neuen Quartiers wird als verbindendes Element die neue Primarschule entstehen, deren Pausenplatz soll gleichzeitig als Treffpunkt für die zukünftigen Bewohner dienen.

Um den Bahnhof SBB

Zu den wichtigen grossflächigen Bauungsstrukturen, die sich an den Gleisfeldern orientieren, gehören westlich des Bahnhofs das Ausbildungs- und Konferenzzentrum von Diener & Diener (1994) und das direkt im Anschluss an den französischen Bahnhof 2006 erbaute Elsässertor von Herzog & de Meuron. Nördlich der Gleisfelder des Bahnhofs SBB realisierten die SBB und die Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost an der viel befahrenen Nauenstrasse im Jahr 2000 das grünlich schimmernde Peter-Merian-Haus von Zwimpfer Architekten und neun Jahre später das silbern schimmernde Jacob-Burckhardt-Haus von Zwimpfer Partner Architekten mit Jakob Steib Architekten. Im Innern ordnen sich Büro- und Schulungsräume dreiseitig um Höfe an, welche ihrerseits durch eine Schallschutzverglasung direkt ans Gleisfeld anschliessen.

An dieses Gebiet knüpft das Grosspeter-Areal an, das gemäss dem Städtebaukonzept der Architekten Miller & Maranta in Etappen entwickelt wird. Einen wichtigen Auftakt bildet am östlichsten Punkt des Areals der rund 80 m hohe Grosspeter Tower von Burckhardt+Partner für Büro- und Hotelnutzung. Auf einem angrenzenden Baufeld des Areals plant der Eigentümer des Grundstücks – die PSP Real Estate – ein Büro- und Verwaltungsgebäude mit Diener & Diener Architekten; in der Folge sollen wei-

Entlang der Gleisfelder entwickelte sich stellenweise ein öffentlicher Raum in Form von Boulevards.



tere Baufelder des Grosspeter-Areals entwickelt werden.

Direkt im Anschluss an den Bahnhof SBB planen die Post und die SBB, das Postbetriebsgebäude durch einen Neubau zu ersetzen, um das Grundstück besser auszunutzen. Analog zum Bestand überbrückt auch das städtebauliche Konzept Nautentor von Morger Architekten die Bahngleise. Dies umfasst den fünfgeschossigen gleisüberspannenden Sockelbau, der von einer grosszügigen Passage mit angrenzenden Innenhöfen gequert wird und damit die Quartiere beidseitig des Bahnhofs verbindet. Drei Hochhäuser von rund 90m markieren die Zu- und Durchgänge in den Gebäudekomplex. In den Hochbauten sind rund 400 Wohnungen vorgesehen. In den Sockelgeschossen werden Büroflächen und Dienstleistungen, Retail und Gastronomie angeboten.

Punktuelle Verdichtungen finden sich auch in den Quartieren nördlich und südlich des Bahnhofs SBB. Am Hintereingang des Bahnhofs, im „Gundeli“, realisierten Herzog & de Meuron zwei Neubauten. Das Hochgebäude namens Südpark fällt durch seine an das Computerspiel „Tetris“ erinnernde Fassade auf und setzt den Blockrand im Quartier fort. Das Meret-Oppenheimer-Hochhaus folgt mit einer Höhe von 80m der vertikalen Verdichtung um den Bahnhof und schafft gleichzeitig durch den gleichnamigen Platz den notwendigen Freiraum.

Gegenüber dem Haupteingang des Bahnhofs, angrenzend an den Bahnhofplatz, investiert derzeit die Basler Versicherung in ihren bestehenden Standort. Der Baloise Park geht auf den Masterplan der Architekten Miller & Maranta und der Landschaftsarchitekten August und Margrith Künzel zurück. Teil des Ensembles um einen öffentlichen Platz sind ein 89m hoher Hotel-Turm von Miller & Maranta und zwei niedrigere Bürogebäude der Architekten Diener & Diener und Valerio Olgiati. Die ge-

Die Studie schlägt eine Verdichtung entlang der Gleise des Bahnhofs St. Johann vor (oben), doch diese hat sich auf das Gebiet hinter dem Bahnhof verlagert (unten).

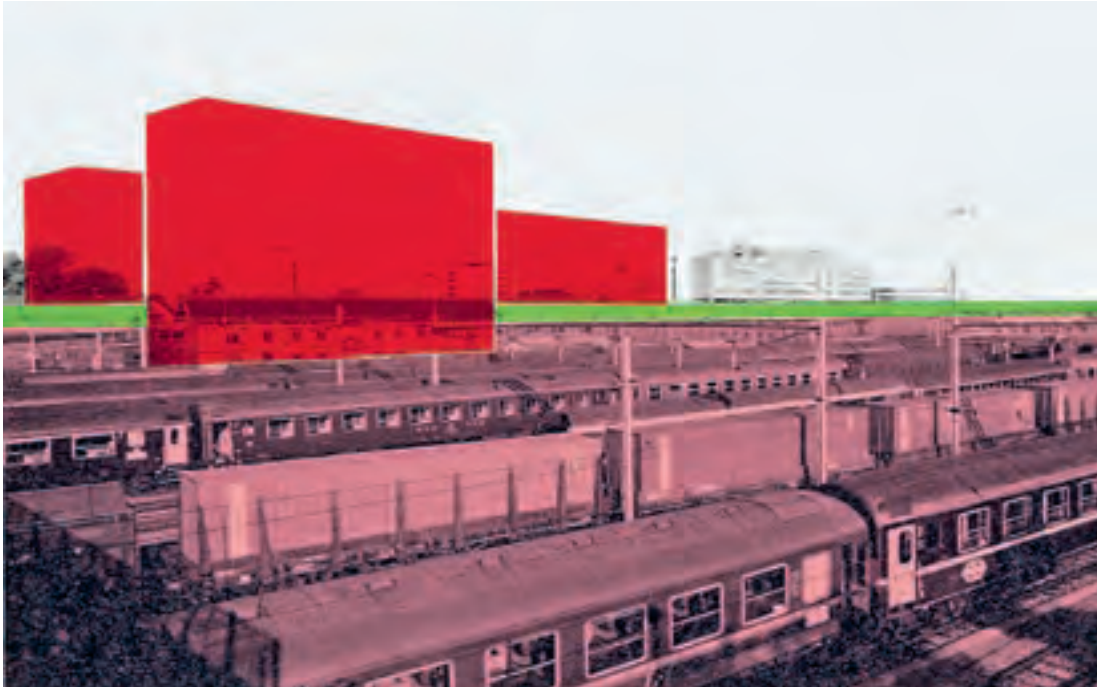
staffelten Baukörper setzen ein klares Zeichen der baulichen Verdichtung um den Bahnhof, der neue Platz verbindet sich visuell mit der gegenüberliegenden Grünanlage Elisabethen. Die Eröffnung ist für den Sommer 2020 geplant.

Basel Nord

Im Norden von Basel begann sich das Quartier zwischen dem Bahnhof St. Johann und dem Rhein bereits ab 2010 zu verdichten und zu transformieren. Den Ausgangspunkt bildete das unterirdische Autobahnteilstück Nordtangente, unterhalb des Voltaplatzes, welche die schweizer mit der französischen Autobahn verbindet. Diese Massnahme entlastete das städtische Wohn- und Industriegebiet vom Schwerverkehr an der Voltastrasse. Zum städtebaulichen Gesamtkonzept gehören drei Projekte: das Wohn- und Geschäftshaus Volta Mitte von Christ & Gantenbein, welches den dreieckigen Block zwischen Voltaplatz und Lothringerplatz schliesst; das Wohnhaus Volta West von Dege- lo Architekten, das mit seiner geschwungenen Form den Abschluss der Voltastrasse und den Übergang zum Bahnhofplatz markiert sowie der skulpturale Solitär Volta Zentrum von Buchner Bründler, der sich in das dreieckige Grundstück einpasst, indem sich der Baukörper mit seiner breiten Hauptfront zum Vogesenplatz beim Bahnhof St. Johann orientiert und am Lothringerplatz zum neuen Verkehrskreislauf abrundet. Im nächsten Schritt steht die Umnutzung und Aufwertung des Gewerbe- und Industrieareals Volta Nord an, des sogenannten Lysbüchel-Areals. Auf dem Gebiet längs der Gleise des Bahnhofs St. Johanns entsteht Raum für bis zu 3000 Arbeitsplätzen sowie Wohnraum für bis zu 1900 Personen. Die Planung ermöglicht eine Verdichtung und Vergrößerung der heutigen Arbeitsflächen sowie eine Erweiterung des bestehenden Wohnquartiers im



In der Studie ist die Verdichtung um den Güterbahnhof Wolf angedacht (oben). Umgesetzt sind bis heute das daran anschließende Grosspeter-Areal und die Bauten an der Haltestelle Peter Merian (unten).



Süden. Das bestehende Verteilzentrum des Coop soll in ein kulturell und gewerblich genutztes Zentrum transformiert werden. Eine dringend benötigte neue Primarschule sowie neue Grünflächen runden das Profil der Arealentwicklung ab. Die Stiftung Habitat entwickelt das südliche Gebiet des Lysbüchel-Areals. Mit der Realisierung der ersten Neubauten und Umnutzungen von Gewerbeflächen wird bereits in diesem Jahr begonnen.

Auf der Südseite des Bahnhofs St. Johann soll ein weiteres Projekt zur Belebung und Aufwertung des Ortes beitragen. Auf dem länglichen Grundstück entlang der Gleise realisieren EM2N Architekten aus Zürich bis 2023 einen Neubau für das Staatsarchiv Basel-Stadt und das Naturhistorische Museum. Trotz der angeblich peripheren Lage hat die Bevölkerung dem Kredit dieses Projektes zugestimmt. Mit dem Bau eines öffentlichen Kulturgebäudes von überregionaler Ausstrahlungskraft will die Stadt Impulse im St. Johann setzen, um die Entwicklung des Stadtquartiers positiv zu beeinflussen.

Denn bis heute konnten die vielen Bauprojekte den Vorplatz des St.-Johann-Bahnhofs kaum beleben. Selbst die Umnutzung des Bahnhofsgebäudes hat daran wenig geändert. Derzeit bietet der Verein Stellwerk dort Räume für junge Unternehmen aus der Kreativwirtschaft an. Auch der Publikumsverkehr des Bahnhofs bleibt trotz der Nähe zum Novartis-Campus marginal. Denn der Bahnhof dient seit 2008 nur den Pendlern von und nach Frankreich. Erst mit der geplanten Inbetriebnahme der Bahnanbindung an den Flughafen Basel-Mulhouse (mit oder ohne „Herzstück“ – siehe: Die Ringstadt) sollen wieder durchlaufende S-Bahn-Linien verkehren, eine von Laufen über den Bahnhof St. Johann bis zum Euro-Airport und eine von Liestal über Basel nach Mülhausen. Dies könnte auch das Quartier um den Bahnhof mehr beleben.

Vom Badischen Bahnhof bis zur Messe

Langfristige Planungen gibt es auch in der Nähe des zweitgrössten Bahnhofs von Basel, des Badischen Bahnhofs. Vis-à-vis liegt das Rosental-Areal, einer der ältesten Chemiestandorte der Stadt, welcher nun kontinuierlich geöffnet und umgenutzt werden soll. Seitdem der Kanton Basel-Stadt den dort ansässigen Firmen und Forschungseinrichtungen einen Grossteil der Parzellen abgekauft hat, kann er die städtebauliche Entwicklung in einem gesamtheitlichen Zusammenhang weiterentwickeln. Darüber gibt das Anfang 2020 vorgestellte städtebauliche Leitbild von Herzog & de Meuron Auskunft. Erste Umnutzungen bestehender Laborgebäude und die teilweise Öffnung des Areals sind bereits für 2023 vorgesehen. Weitere Neu- und Umbauten sollen im reinen Arbeitsstandort auch Wohn- und öffentliche Nutzungen zulassen, aber gleichzeitig den Industriecharakter des Gebiets erhalten. Das Leitbild schlägt eine massive vertikale Verdichtung im Zentrum des Viertels vor. Erlaubt sind mehrere Hochhäuser bis zu einer Höhe von 175m. Im Gegenzug plant die Stadt die Begrünung der Plätze an den wichtigen Kreuzungen und das Pflanzen von Bäumen entlang der Hauptachsen.

Wesentlich beeinflusst haben diese vertikale Verdichtung die städtebaulichen Veränderungen um den Messeplatz in der Achse der Rosentalstrasse. Die Dynamik begann mit dem Messeturm von Morger & Degelo Architekten mit Daniele Marques, der bis 2011 das höchste Hochhaus der Schweiz war, gefolgt von der grossflächigen Messerweiterung über den Messeplatz von Herzog & de Meuron und dem 13-geschossigen Wohn- und Geschäftshaus an der Rosentalstrasse, direkt hinter dem Messeturm von Morger + Dettli Architekten.

Und die städtebauliche Verdichtung um den Messeplatz geht weiter. Das oberirdische Parkhaus möchte



Euro3Lys ist ein grossmasstäbliches Entwicklungsgebiet zwischen dem Euroairport Basel Mulhouse Freiburg und der französischen Autobahn.

die Messe durch einen Neubau des Rosentalturms für ein Wohn-, Hotel- und Dienstleistungszentrum mit maximal 110m Höhe ersetzen. Es ist noch offen, ob die Messe das in der Testplanung ausgewählte Projekt von Herzog & de Meuron oder das von Morger Partner Architekten weiterverfolgen, oder ob ein Wettbewerb auf Grundlage des Bebauungsplans ausgeschrieben wird. Der Entwicklungs- und Verdichtungsprozess an der Messe Basel setzte neue stadträumliche Massstäbe. Dem folgt das sich in Bau befindende Wohnhaus Claraturm von Morger + Dettli. Das Gebäude vervollständigt als 5- und 6-geschossiger Annex die vorhandene Blockrandstruktur. Aus dieser ragt an der Ecke Clarastrasse/Riehenring der rund 96m hohen Turm hervor und bildet ein Vis-à-Vis zum Messeturm.

Bahnanschluss als Motor für Transformation

Aufgrund der Restrukturierung der Bahn werden Infrastrukturflächen für neue Nutzungen frei. Diese meist

sehr grossen Transformationsflächen ermöglichen enorme Entwicklungspotenziale, bergen aber auch das Risiko, zum Spielball von Spekulanten zu werden. Auf dem ehemaligen Güterbahnhof der Deutschen Bahn entstand in den letzten Jahrzehnten das neue Wohnquartier Erlenmatt. Das Gebiet ist ausgezeichnet erschlossen, liegt in der Nähe des Badischen Bahnhofs und an der Autobahnverzweigung nach Deutschland und Frankreich. Erlenmatt-Ost und -West sowie das Erlenmatt-Tor umfassen insgesamt rund 1300 Wohnungen, zwei Schulen, ein Altersheim um einen 50000m² grossen Freiraum. Doch unterschiedlicher könnte die städtebauliche Entwicklung der Gebiete auf dem insgesamt 19ha grossen Areal nicht sein. Während im Westen die Losinger Marazzi AG das Areal auf vier Baufeldern mit gross dimensionierten Baustrukturen entwickelte und mit verschiedenen Architekten schnell und günstig baute, vergibt die Stiftung Habitat auf dem Erlenmatt-Ost die 13 kleinteiligen Parzel-

Um den Bahnhof Basel SBB nahm die bauliche Verdichtung in den letzten Jahrzehnten massiv zu.



len in Baurecht an verschiedene Genossenschaften, um unter anderem bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Weitere Potenziale bietet die Umnutzung grenznaher Gebiete. Ein Beispiel ist das Areal Otterbach in Weil am Rhein (D). Es liegt direkt an der schweizerisch-deutschen Landesgrenze, eingeschlossen von Waldflächen im Süden und Osten sowie aktiven und inaktiven Bahnanlagen im Westen bzw. Osten. Es ist überwiegend im Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel. Derzeit wird es landwirtschaftlich genutzt. Die Städte Weil am Rhein und Basel haben eine Planungsvereinbarung getroffen, welche die Entwicklung des Areals als Wohn- und Mischgebiet zum Ziel hat. Dies erfordert die Anpassung der planungsrechtlichen Grundlagen. Deshalb veranstalteten beide Städte gemeinsam einen städtebaulichen Studienauftrag. Der Standort ist besonders für Pendler interessant, denn das Gebiet ist nicht nur für den motorisierten, sondern auch mit dem öf-

fentlichen Verkehr gut erreichbar und profitiert von bestehenden Velowegen sowie von der Nähe zum Landschaftsraum entlang der Weisse und zum Badischen Bahnhof. Für die Wohnnutzung spricht vor allem das prognostizierte Bevölkerungswachstum im Metropolitanraum Basel und der zunehmende Entwicklungsdruck in beiden Städten.

Auch im Elsass gibt es bereits städtebauliche Planungen längs bestehender und anstehender Infrastrukturen, die sowohl dem französischen wie auch dem schweizerischen Expansionsdruck folgen. Für den Entwicklungspol Bahnhof Saint-Louis verfassten Herzog & de Meuron 2004 eine Studie. Wichtigster Aspekt war hierbei, den französischen Bahnhof und den nordwestlichen Euroairport Basel Mulhouse Freiburg stadträumlich zu verbinden. Auf dem schmalen, nach Norden laufenden Streifen schlugen die Architekten verschiedene Entwicklungspole vor. Westlich des Bahnhofs von Saint-Louis sahen sie auf 200 000 m² Büroflächen, einen

Golfplatz und Wohnungen für mindestens 1000 Einwohner vor.

Das Projekt hat anscheinend Anklang gefunden. Im Frühjahr 2020 stellte es die Stadt unter dem Namen Euro3Lys vor und entwickelt es derzeit mit Einbezug der Bevölkerung weiter. Ein wichtiger Bestandteil ist die bereits verlängerte Tramlinie 3 von Basel nach Saint-Louis und die mögliche S-Bahn zum trinationalen Euroairport. Daran schliessen die nördlichen beiden Zentren an. Beim Bahnhof ist das städtische Quartier du Lys geplant, mit rund 25 ha für Wohnraum, Hotels, einen Forschungscampus und für Drittnutzungen. Auf der Höhe des Flughafen-terminals ist das Geschäfts- und Freizeitviertel Technoport geplant, das von einem neuen Autobahnzubringer zwischen Flughafen und deutscher Autobahn profitieren soll. Autor des städtebaulichen Konzepts ist das Cabinet d'Architecture Urban Act aus Paris. Den Impuls gibt auch der geplante Bahnanschluss an den Euroairport.

Alle Beteiligten müssen die trinationale Planung immer wieder vor den jeweiligen Ämtern ihrer Länder rechtfertigen. Auch in der Schweiz wird der Nutzen der Ausgaben für die länderübergreifenden Projekte immer wieder beim Bund oder von den anderen Kantonen hinterfragt. Das liegt daran, dass diese Planungen nicht dem Standard folgen und nicht mit anderen nationalen und binationalen Projekten in der Schweiz oder im Ausland verglichen werden können. Deshalb sind der administrative Aufwand und die Überzeugungsarbeit für die involvierten Kantone und Kommunen eine grosse Herausforderung.

Kapitel 4

Die Ringstadt

In Basel trifft die leiterförmige Siedlungsentwicklung beidseits der oberrheinischen Tiefebene unvermittelt auf die radiale Stadtentwicklung der mittelalterlichen Kernstadt. In diesem Bereich entlang der Landesgrenzen zu Deutschland und Frankreich kollidieren die leiterförmige und die ringförmige Entwicklung miteinander. Ein äusserer, länderübergreifender Ring könnte die Brüche in der Siedlungsentwicklung heilen und dazu beitragen, die beiden Bebauungsmuster miteinander zu versöhnen.

Die Siedlungsentwicklung fand in Basel primär sternförmig vom Stadtzentrum entlang des Rheins und seiner Seitentäler statt. Von der mittelalterlichen Stadt führen die Ausfallstrassen über die Vorstädte ins Umland. Während der Erweiterung der Stadt und mit dem Abbruch der Stadtmauern entstanden zwei Ringe um die Stadt: ein innerer und ein äusserer Ring. Diese sind nicht nur im Stadtgefüge präsent, sondern sind auch an den Strassenbezeichnungen ablesbar: Steinenring und Spalenring sowie Laupenring, Morgartenring, Wasgenring, Luzerner- und Riehenring. Der innere Ring sollte zu einem Veloring mit eigener Spur und Vorfahrt für die Fahrräder ausgebaut werden. 2017 hat das Basler Stimmvolk aber das 25-Millionen-Projekt deutlich verworfen. Offenbar konnten die Gegner der Vorlage mit ihrer Argumentation der Geldverschwendung und der unzumutbaren Benachteiligung des motorisierten Verkehrs überzeugen.

Leiterförmige und ringförmige Stadt

Die Autoren der Studie „Eine Stadt im Werden?“ beschreiben die Siedlungsentwicklung am Oberrhein als leiterförmige Stadt, welche im Süden an die ringförmige Stadt Basel anschliesst. Die leiterförmige und die ringförmige Stadt stossen im Grenzgebiet von Frankreich, Deutschland und der Schweiz unvermittelt und unkontrolliert zusammen. Grossflächige Barrieren entlang der Grenze behindern das konzentrische Wachstum der Stadt Basel zusätzlich. In der Querspanne Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein und Lörrach als Teil eines neuen äusseren Rings liegt ein grosses Potenzial.

Herzstück

Ein weiteres Potenzial liegt in der Querverbindung der beiden Bahnhöfe SBB und Badischer Bahnhof. Seit dem Jahr 2000 wurden verschiedene Varianten untersucht, um die S-Bahn mit Durchmesserlinien zu optimieren. Durchgesetzt hat sich die Variante Mitte, welche die beiden Bahnhöfe unterirdisch verbindet. Varianten mit einer Ringführung blieben dabei auf der Strecke. Der Synthesebericht 2017 untersuchte die Variante Mitte, das sogenannte Herzstück, dann vertieft. Mit den beiden Tiefbahnhöfen Basel Mitte und Klybeck werden zwei Stadtgebiete mit hohen Nutzungspotenzialen erschlossen. Für das Vorprojekt des Herzstücks haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2014 einen Kredit von insgesamt rund 30 Millionen Franken gesprochen. Das Plangenehmigungsverfahren inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung soll bis 2026 abgeschlossen sein. Die neue Durchmesserstrecke Herzstück wird voraussichtlich zwischen 2035 und 2040 in Betrieb gehen. Pierre de Meuron begründet die Notwendigkeit des Herzstücks wie folgt: „In den Tälern der Region Basel gibt es in Frankreich,



Die ringförmige Stadt mit ihrem äusseren, im Entstehen begriffenen Ring.

Deutschland und der Schweiz bereits sieben S-Bahn-Äste, die aber nicht miteinander verbunden sind. Die beiden Bahnhöfe Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof, die strukturell Durchgangsbahnhöfe sind, sind S-Bahn-technisch Sackbahnhöfe. Das führt zu aufwendigen und zeitraubenden Manövern. Deshalb braucht es unbedingt ein verbindendes Element. Die Metropolitanregion Basel braucht eine Bahninfrastruktur, die starke, aber eigenständige Regionen hervorbringt und miteinander verbindet. Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile.“³

Brückenschlag

Wichtige Querverbindungen waren stets auch die Brücken über den Rhein. Die Palmrainbrücke wurde 1878 als Eisenbahnbrücke über den Rhein in Betrieb genommen und verband Weil am Rhein in Deutschland mit Saint-Louis in Frankreich. Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde 1937 der Bahnbetrieb eingestellt und die Brücke bis auf die Stropfpfeiler abgebaut. Erst

Die Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein und Huningue als Vision in der Studie „Eine Stadt im Werden?“ (oben) und im heutigen Zustand (unten).



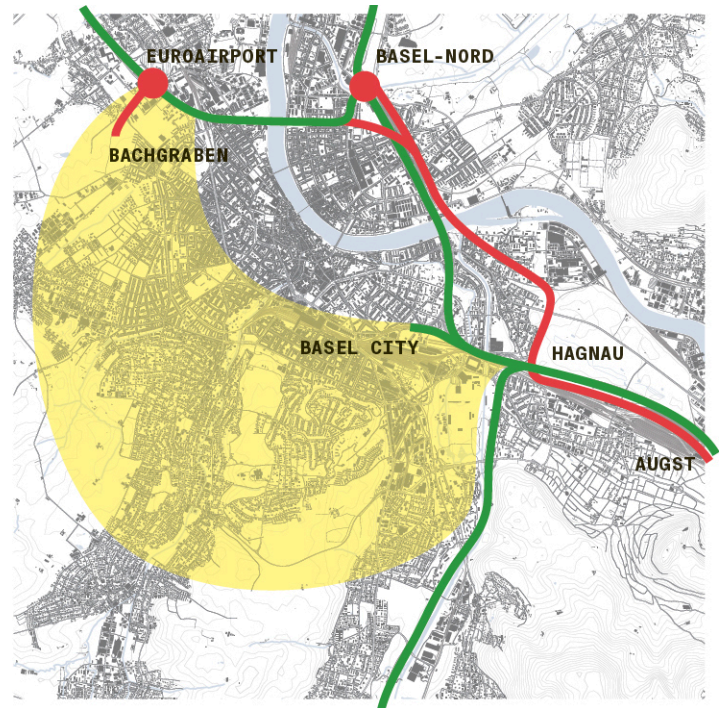
1979 konnte der Fährbetrieb durch eine Autobrücke ersetzt werden. Die Dreiländerbrücke wurde 2006 eröffnet. Sie verbindet die Stadt Weil am Rhein in Deutschland mit Huningue im französischen Elsass und ist die längste als Bogenbrücke ausgeführte Fussgänger- und Radfahrerbrücke der Welt. Die Dreiländerbrücke ist ein essenzieller Beitrag zur Komplettierung der ringförmigen Stadt. Gleichzeitig wurde auch die Rheinfelder Brücke eröffnet, welche als Teil der Querspange die deutsche mit der Schweizer Autobahn direkt verbindet.

2007 wurde die sogenannte Nordtangente dem Verkehr übergeben. Die Stadtautobahn verbindet die Schweiz mit Deutschland und Frankreich. Die Planung begann vor 50 Jahren und wurde durch politische Widerstände immer wieder verzögert. Wegen der langen Bauzeit, dem unterirdischen Verlauf und der neuen Dreirosenbrücke wurde die Nordtangente das teuerste Strassenstück der Schweiz. Die Bezeichnung Tangente ist irreführend, da die Verbindung der deutschen und der Schweizer Autobahn mitten durch dicht bebauten Gebiet führt und nicht, wie der Name suggeriert, die Stadt nur am Rand berührt. So mussten entlang der Voltastrasse Gebäude abgebrochen werden. Christ & Gantenbein gewannen den Investorenwettbewerb für ein neues Wohn- und Geschäftshaus, Volta Mitte, das 2010 fertiggestellt wurde. Der Neubau besetzt die ehemalige Schnittstelle zwischen Wohn- und Industriequartier zwischen Volta- und Lothringerplatz und ist Teil der Massnahmen zur Aufwertung des St.-Johann-Quartiers (siehe: Die Gleisfelder).

Westumfahrung

Auch im Westen soll das Autobahnnetz mit einer vierspurigen Umfahrung erweitert werden. Diese Planung basiert auf der Prognose, dass der Autoverkehr, der öffentliche

Das Herzstück wird die beiden Bahnhöfe SBB und Badischer Bahnhof verbinden und geht voraussichtlich zwischen 2035 und 2040 in Betrieb.



Die Linienführung der vierspurigen Westumfahrung ist noch unklar (gelber Perimeter).

Verkehr und der Langsamverkehr bis 2040 um 20 bis 50 Prozent wachsen werden. Deshalb plant der Bund mit den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft einen Autobahn-Westring, der ins Schweizer Nationalstrassennetz aufgenommen werden soll. Damit ist der langjährige Streit um den Gundelitunnel beendet, mit dem die Stadt Basel im Südwesten unter dem Quartier Gundelingen hätte umfahren werden sollen. Die genaue Linienführung des neuen Westrings ist noch offen. Klar ist einzig, dass die Westumfahrung die französische Autobahn über Allschwil mit der Autobahnver-zweigung Hagnau verbinden soll.

Gewerbegebiet Bachgraben

Die Westumfahrung erschliesst unter anderem das Gewerbegebiet Bachgraben. Das spektakulärste Gebäude, das dort in den letzten Jahren gebaut wurde, ist sicher das Hauptquartier von Actelion von Herzog & de Meuron. Das weltweit tätige Pharmaunternehmen ist spezialisiert auf die Forschung, Entwicklung und den

Vertrieb von innovativen Arzneimitteln für Krankheiten mit hohem medizinischem Bedarf. Zwischen Basel und Neuchâtel gegenüber der Freizeit- und Sportanlage Bachgraben liegt der Unternehmensstandort BaseLink. Der grösste Teil des 75 000 m² grossen Grundstücks gehört dem Bürgerspital Basel. Der Masterplan BaseLink von Burckhardt+Partner sieht einen Life-Science Cluster mit Flächen für Forschung, Dienstleistung und Produktion vor. Der Neubau für das Swiss Tropical and Public Health Institute (Swiss TPH) von Kunz und Mösch Architekten ist derzeit im Bau. Herzog & de Meuron planen einen multifunktionalen Innovations- und Gewerbekomplex, der 2021 fertiggestellt sein soll. Felippi Wyssen gewannen kürzlich den Wettbewerb „Neubau für patientennahe Forschung und Public Health (PH2)“. Mitte letzten Jahres wurde bekannt, dass das Allschwiler Gewerbegebiet Bachgraben mit einem Tunnel an die Nordtangente angebunden werden soll. Der neue Zubringer Bach-

graben-Allschwil, kurz „ZUBA“, soll 370 Millionen Franken kosten, die mehrheitlich durch den Kanton Basel-Landschaft übernommen werden. Das Tunnelportal ist beim Kreisel an der Flughafenstrasse vorgesehen. Der Tunnel führt direkt unter dem Areal der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) zum Gewerbegebiet Bachgraben in Allschwil. Ein weiteres Projekt ergänzt den Zubringer Bachgraben und die Nordtangente. An der französisch-schweizerischen Grenze zwischen Allschwil und Basel-West, Hégenheim und Saint-Louis liegt eine der vielen Kiesgruben in der Region; sie wird in mehreren Etappen zu einem artenreichen Landschafts- und Stadtpark umgewandelt. Parc des Carrières ist der erste binationale Park in der Region und als Pilotprojekt Vorbild für weitere rund fünfzig Kiesabbaugebiete im Dreiländ.

Epilog

Trinationale Stadt

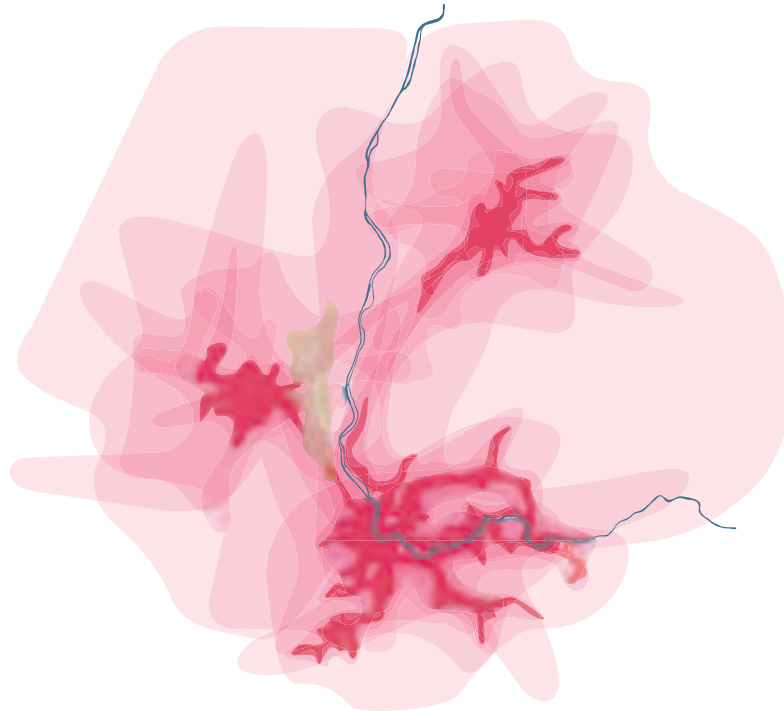
Die Studie „Eine Stadt im Werden?“ von 1992 lieferte eine fundierte Analyse der Region Basel als Konglomerat von Städten und Dörfern. Darauf aufbauend, entwickelte sie die Vision einer Stadt ohne Grenzen, bei welcher der Stadtraum mit dem Naturraum verschmilzt. Heute ist Basel auf dem Weg zur trinationalen Stadt. Städtebauliche Blockaden werden abgebaut und die Verkehrsinfrastruktur über die Grenzen entwickelt. Es gilt, die Subzentren in ihrer Identität vermehrt zu fördern und mentale Barrieren abzubauen. Gerade in einer Zeit, in welcher Nationalismen ein Revival erleben, ist dies besonders wichtig.

In den 1990er-Jahren nahm die Fachpresse die Studie „Eine Stadt im Werden?“ nur am Rande wahr. Die Zeitschrift „Archithese“ publizierte einen Auszug der vom Gewerbeverband in Auftrag gegebenen Studie in der Ausgabe 6/1992 mit dem Titel Grossprojekte: „Leitbilder für Stadtbilder“. Wieweit die Öffentlichkeit von der Studie Kenntnis nahm, ist heute schwer nachvollziehbar. Auf jeden Fall können wir annehmen, dass das Hochbau- und das Planungsamt Basel-Stadt aus der visionären Ansicht der trinationalen Stadt und den Schlagwörtern der damals noch nicht international bekannten Autoren schöpften. Die Studie hat das Fundament für die ersten grossen Entwicklungsprojekte der beiden Basler Kantone, das Dreispitzareal (Vision – ebenfalls eine

Studie von Herzog & de Meuron) und das Projekt Birsstadt gelegt. Ab 1994 richtete die Regionalplanungsstelle beider Basel ihre Hauptaktivitäten auf die internationale Perspektive aus: Sie sollte sich vor allem mit der trinationalen Agglomeration befassen.¹ So liess sie ein topografisches Modell der trinationalen Agglomeration im Massstab 1:500 bauen. Mit diesem Modell fuhren die Planer von Gemeinde zu Gemeinde, um der Bevölkerung Raumplanung zu erklären und mit ihr zu diskutieren.

Stärken und Chancen

In den letzten dreissig Jahren wurden „verbotene“ Stadtgebiete geöffnet sowie die Durchlässigkeit und die Stadtentwicklung über die Grenzen hinaus gefördert. Das Dreispitzareal im Süden der Stadt hat sich von einer hermetisch abgeschlossenen Lagerfläche zu einem offenen Ort mit neuen Nutzungen rund um den Campus des Bildes entwickelt. Das Areal der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) Basel im Norden ist heute dank dem Engagement des Landschaftsarchitekturbüros Bryum als Burgfeldenpark öffentlich zugänglich. Der Hafen und die Hafenterrassen sollen ins Hinterland zu den bestehenden Gleisanlagen verlegt werden und damit das grenzüberschreitende Projekt 3Land rund um das Dreiländereck ermöglichen. Dieses sieht eine bauliche Verdichtung der Rheinufer im Dreiländereck vor und eine neue Brücke von der Klybeckinsel zur französischen Gemeinde Huningue. Seit 2014 bzw. 2017 fahren die beiden Tramlinien 3 und 8 über die Grenzen nach Saint-Louis in Frankreich und Weil am Rhein in Deutschland. Der Rheinhafen St. Johann beim Novartis-Campus wurde aufgegeben, sodass die Rheinuferpromenade zwischen Basel und Huningue 2016 eröffnet werden konnte. Novartis zieht sich aus dem Kleinbasel zurück, und BASF gibt den Standort Klybeck ganz auf. Auf einer Fläche von 300 000 m²



Die Ballungszentren Basel, Mulhouse und Freiburg im Breisgau.

wird ein neues, durchlässiges Stadtquartier die eingezäunten Industriebrachen ersetzen.

Verdichtung ja, aber wie?

Auffällig ist, dass Basel in den letzten Jahren markant in die Höhe gewachsen ist. Noch vor sieben Jahren war der Messturm von Morger & Degelo Architekten und Daniele Marques mit 105m das höchste Haus der Schweiz. Heute baut die Roche auf ihrem Campus neben dem derzeit höchsten Gebäude der Schweiz (Bau 1) einen zweiten, mit 205m noch höheren Turm (Bau 2), der 2022 bezugsbereit sein soll. Die beiden Hochhäuser von Herzog & de Meuron enthalten rund 5000 Arbeitsplätze. Am Fuss des zweiten Turms entsteht ein Forschungs- und Entwicklungszentrum mit weiteren 1750 Arbeitsplätzen und zwei weiteren Hochhäusern. Im Süd-Areal sollen die alten Labors aus den 1950er-Jahren abgebrochen und durch neue Hochhäuser ersetzt werden. Der Tabula rasa würden viele der identitätsbildenden Gebäude von Roland



Basel wächst in die Höhe. Die Roche baut ihren Campus in Basel mit den beiden höchsten Häusern der Schweiz aus.

Rohn zum Opfer fallen. Der Denkmalrat möchte diese Bauten aber unter Schutz stellen, um sie vor dem Abbruch zu bewahren. Der 1936 fertiggestellte Verwaltungsbau von Otto Salvisberg soll auf alle Fälle erhalten bleiben.

Auch das Gebiet um den Bahnhof SBB wird vertikal verdichtet. Dazu gehört unter anderem der Baloise Park am Bahnhofplatz. Das höchste der drei neuen Gebäude, das Hochhaus des 5-Stern-Hotels Mövenpick, ist weithin sichtbar und taucht sogar in der Skyline des Grossbasler Rheinufer neben dem Münster auf. Auch auf der Rückseite des Bahnhofs SBB setzte die SBB mit dem Meret-Oppenheim-Hochhaus eine neue Landmarke. Zusammen mit der Post planen sie auf der Südseite mit dem Projekt Nauentor drei weitere Hochhäuser, welche Bezug auf die Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ), das Lonza-Hochhaus und die neuen Gebäude des Baloise Parks (siehe: Das Gleisfeld) nehmen.

Das Universitätsspital Basel plant gleich zwei neue Hochhäuser. Als

Ersatz des Klinikums 2 am Petersgraben wird das Projekt von Giuliani Hönger Architekten ausgeführt, mit welchem sie 2013 den Projektwettbewerb gewonnen haben. Zum City-Ring soll das Projekt von Herzog & de Meuron und Rapp Architekten gebaut werden, mit dem sie den Studienauftrag 2019 gewonnen haben. Das Projekt umfasst einen Sockel mit dem Tumorzentrum, Labors und dem Bereich Nephrologie sowie ein Hochhaus mit Rochadeflächen während des Baus des neuen Klinikums 2.

Die Liste könnte noch erweitert werden: Im Dreispitz sollen künftig drei Wohntürme von rund 165m an der Nordspitze entstehen. Im städtischen Leitbild für das Rosental-Areal beim Badischen Bahnhof sind mehrere Bauten mit einer Höhe bis 175m vorgesehen.

Rund um die Messe sind weitere Bauten in Planung, im Bau oder bereits realisiert: der Claraturm, die Wohn- und Geschäftsüberbauung als Ersatz der „Zürich-Häuser“ hinter dem Messeturm – beide Morger Part-

ner Architekten – und der Rosentalurm anstelle des Messeparkhauses, der unter Kritik steht und derzeit im Grossen Rat debattiert wird.

Heute wissen wir, dass qualitative Verdichtung nur möglich ist durch einen vielfältigen Nutzungsmix, einen hochwertigen Aussenraum und eine schlüssige Erschliessung. Der öffentliche Raum, ob Verkehrs- oder Landschaftsraum, wirkt sich auf die Belebung des Quartiers aus. Stadt entsteht nicht in einer Plattensiedlung mit viel Grün oder in einem monofunktionalen Quartier. Die Verkehrsplanung ist elementarer Bestandteil einer funktionierenden Stadtplanung, die Räume für Fussgänger, Langsamverkehr, öffentlichen und Individualverkehr sowie Freiräume miteinander koordiniert und entwickelt. In der trinationalen Stadt Basel haben sich vor allem viele Freiräume über die Grenzen hinaus entwickelt, unter anderem das Projekt „Vis-à-Vis“ (siehe: Der Rhein), der Veloweg entlang des Rheins, die Birsspark-Landschaft und in Zukunft auch der Parc

1 Siehe Geschichte der Regionalplanungsstelle beider Basel, Schürch & Koellreuter, 2017.

2 Interview mit Jacques Herzog, Lukas Gruntz, Architektur Basel, 11. Januar 2020 (architekturbase1.ch/jacques-herzog-vielleicht-entsteht-im-nicht-demokratischen-kontext-mehr-schoenheit-monatsinterview-1/).

3 Zeit-online 25.11.2019, gemäss empirico region Immobilien-Marktwerterforschungsgesellschaft: Mietpreisspanne in Hamburg zwischen 10,00 und 11,59 EUR, Lörrach zwischen 8,03 und 10,96 EUR.

des Carrières an der schweizerisch-französischen Grenze (siehe: Die Ringstadt). Dies sind alles Projekte, die im grenzüberschreitenden Dialog entstanden sind und von der IBA Basel 2020 begleitet wurden.

Politik und Wirtschaft

Ein plausibles Leitbild für die Vision einer trinationalen Stadt setzt voraus, dass man sich mit den verschiedenen Planungsinstrumenten auseinandersetzt und die politischen sowie wirtschaftlichen Kräfte berücksichtigt. In Basel war und ist die bauliche Entwicklung in erster Linie durch politische und wirtschaftliche Zwänge gesteuert. Sie konzentriert sich auf Standorte potenter Firmen und öffentlicher Institutionen. Die Pharma- und Diagnostikfirmen Novartis und Roche, die Messe Schweiz, die SBB, die Baloise-Versicherung und die Basler Universität zusammen mit den Life-Science-Bereichen bauen ihre Standorte aus. Ihr Anliegen ist nicht die Verdichtung entlang des Rheins oder der Gleisfelder. Wenn aus der wirtschaftlichen Notwendigkeit die Flächen besser ausgenutzt werden müssen, bauen die privaten und öffentlichen Bauherren in die Höhe. Sie nutzen die Standortvorteile und setzen neue Massstäbe. Für die kontrollierte Verdichtung erarbeitete das Bau- und Verkehrsdepartement 2010 ein Konzept, das städtebauliche Prinzipien für Hochhäuser und dafür geeignete Gebiete in Basel darstellt. Es definiert fünf geeignete Standorte oder Lagen: die Akzentuierung des Flussraums, die Konzentration in Hochhausgruppen in Firmenarealen, die punktuellen Akzentuierungen zur Gliederung des Siedlungsgebiets und die vertikalen Verdichtungen der Randgebiete entlang des Gleisraums. Hinzu kommen die Verdichtungen rund um die Bahnhöfe – Bahnhof SBB, Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann.

In einzelnen Fällen scheint es zu gelingen, die Vision einer trinatio-

nenal Stadt umzusetzen. Das Projekt 3Land mit den Partnern Huningue, Weil am Rhein und Basel ist ein grenzüberschreitendes Projekt, das eine bauliche Verdichtung entlang des Rheins im Dreiländereck vorsieht. Die Stadtranderweiterung Ost mit Wohntürmen am Rhein scheiterte zwar an der Urne, soll aber wieder neu aufgelegt werden. Über diese demokratischen und langwierigen Prozesse hat sich Jacques Herzog jüngst beklagt und gesagt: „Vielleicht entsteht im nicht demokratischen Kontext mehr Schönheit, weil der Kontext extremer, radikaler ist.“² Wir verstehen diese Äusserung nicht als Aufforderung, die Demokratie abzuschaffen, sondern eher als Ernüchterung über die schwerfälligen Planungsprozesse in der Schweiz.

Trinationales Netzwerk - trinational Planen

Ist Basel auf dem Weg, eine trinationale Stadt zu werden? Diese Frage kann klar mit Ja beantwortet werden. Im letzten Jahrzehnt konnte sich eine trinationale Planungskultur entwickeln – auch dank den Bemühungen der IBA Basel 2020. Wettbewerbe werden gemeinsam mit den Nachbarländern und den Nachbargemeinden ausgeschrieben – siehe Rheinpark Friedlingen oder Areal Otterbach in Weil am Rhein. Basel erfüllt in seinem Aufbau bereits alle Aufgaben einer trinationalen Stadt. Dazu trägt die Struktur von Konglomeraten aus eigenständigen Städten und Dörfern in der Region Basel bei. Anders als die auf die Kernstädte ausgerichteten Agglomerationen der Schweizer Grossstädte wie Bern, Zürich, Genf behalten die Haupt- und Subzentren in Basel ihre Identität und bleiben unabhängig. Der Stadtkanton Basel ist bekannt als die Stadt der kurzen Wege. Im Gegensatz dazu sind Megacities unökologisch und nicht nachhaltig, denn grosse Distanzen erschweren den Bewegungsfluss zwischen den Arbeits- und Wohnorten. Basel bleibt darüber hinaus wirt-

schaftsstärkstes Zentrum in der trinationalen Region. Ziel wäre es, die Subzentren wie die Birsstadt oder auch das Zukunftsprojekt 3Land als Arbeitsstandort zu stärken und mehr in die Infrastruktur einzubinden.

Ein wichtiger Aspekt, den die Studie „Eine Stadt im Werden?“ in diesem Zusammenhang nicht behandelt, ist die Bedeutung Basels als einziger Verkehrsknotenpunkt der Schweiz, wo Schienen-, Strassen- und Schiffs- und Luftverkehr zusammenkommen. Dazu gehören Durchgangsbahnhöfe, leistungsfähige Autobahnanschlüsse nach Frankreich und Deutschland, eine Hafeninfrastuktur mit Bahnanbindung und eine gute Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehr. Zentral für die Entwicklung der Region hingegen ist auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit den grenzüberschreitenden Tramlinien und dem Herzstück, der unterirdischen Verbindung der beiden Bahnhöfe SBB und Badischer Bahnhof. Heute fährt das Tram nach Saint-Louis und Weil am Rhein, eine Verlängerung der Tramlinie 6 nach Lörrach ist geplant.

Allerdings muss Basel seine Trinationalität immer wieder unter Beweis stellen, denn in den Köpfen der Bevölkerung auf beiden Seiten der Grenze überwiegt immer noch die Mentalität der Schnäppchenjäger und Steuerflüchtlinge. Viele Menschen aus dem südbadischen und elsässischen Raum profitieren aber nicht nur von der wirtschaftsstarke Metropole in der Schweiz, sondern bekommen auch immer mehr die Kehrseite zu spüren. So steigen etwa die Grundstücksflächen in Lörrach durch die grenznahe Lage konstant an, und die Mieten sind hier beinahe so hoch wie in Hamburg³. Zur Verwirklichung der trinationalen Stadt gehört nicht nur die Überwindung der physischen Grenzen, sondern auch der Abbau der mentalen Barrieren in den Köpfen der Bewohner der trinationalen Stadt. ■

KATHARINA MARCHAL, Studium an der TU Wien, Universität Stuttgart und University of East London, 1996 bis 1999 Architektin bei Herzog & de Meuron in Basel und München, Nachdiplomstudium am Institut GTA, ETH Zürich. Seit 2003 freiberufliche Architekturkritikerin SFJ BR für die Fach- und Tagespresse im In- und Ausland, 2007 bis 2017 Mitglied des Stiftungsrates von Architektur Dialoge. Seit 2018 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für Architekturbüros in Kooperation mit Gisela Graf Communications.

JEAN-PIERRE WYMAN, Studium und Diplom an der Abteilung Architektur der ETH Zürich. Seit 1986 eigenes Büro in Basel. Seit 2005 Mitglied der Wettbewerbskommission des SIA. 2006 bis 2017 Mitglied des Stiftungsrates und Geschäftsführer von Architektur Dialoge. Beratung von Bauherren vom Wettbewerb bis zur Ausführung. Zahlreiche Publikationen über zeitgenössische Architektur und über das Wettbewerbswesen.