

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 25 (2012)
Heft: 6-7

Artikel: Umschlagplatz für grosse Kisten : die Dreiländerregion um Basel plant : die Verlegung des Hafens, eine Rheininsel und auf 2020 eine internationale Bauausstellung. Stapelweise Pläne und Fragen
Autor: Neuhaus, Gabriela / Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392199>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

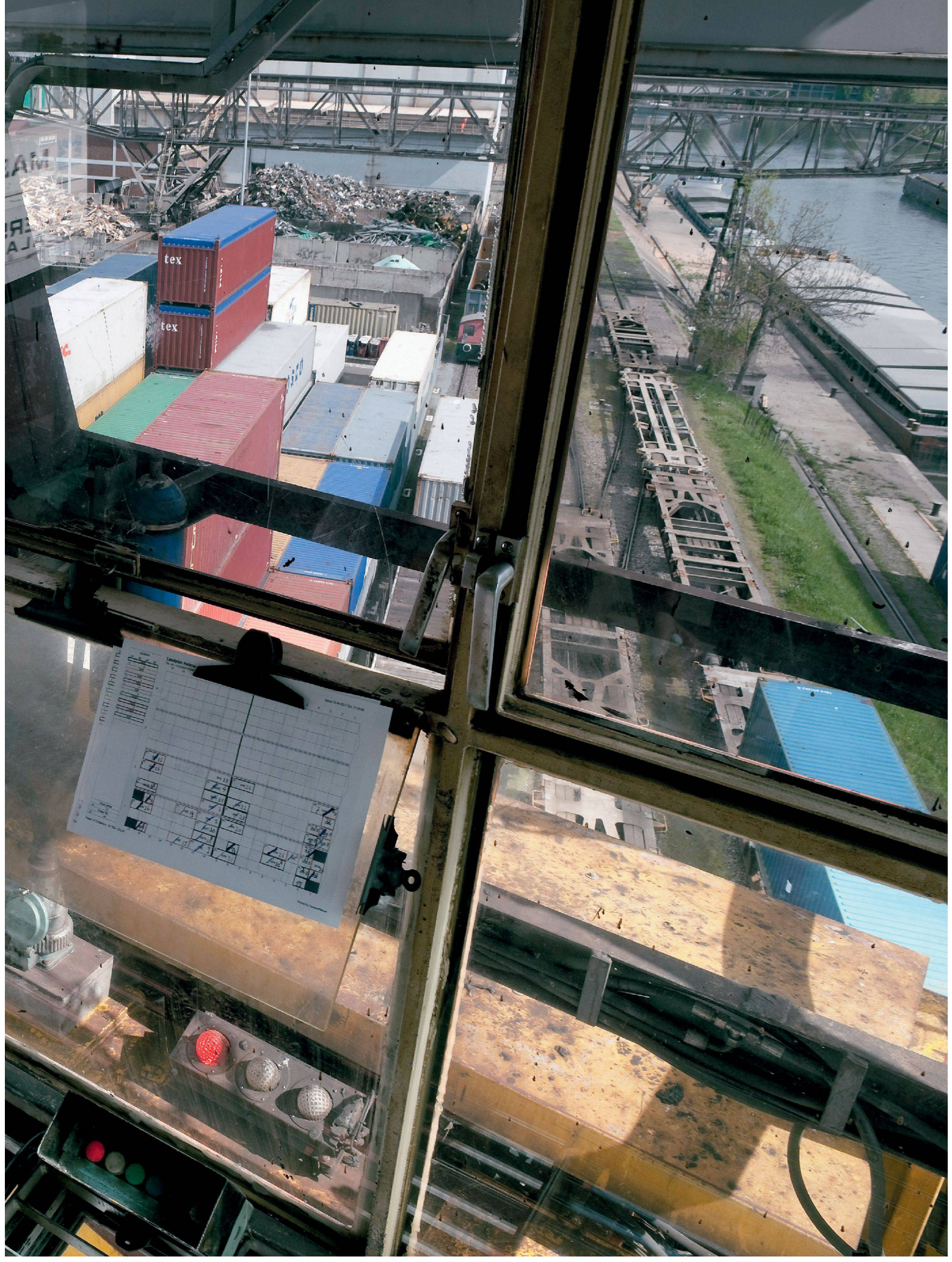
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

HOCHPARTERRE 6-7/2012

18/19//TITELGESCHICHTE

UMSCHLAGPLATZ FÜR...





... GROSSE Die Dreiländerregion KISTEN um Basel plant: die Verlegung des Hafens, eine Rheininsel und auf 2020 eine internationale Bauausstellung. Stapelweise Pläne und Fragen.

Text: Gabriela Neuhaus und Rahel Marti, Fotos: Walter Mair

Staunend gewärtigt man die riesigen, manhattanesken Baumassen auf der schmalen Insel. Türme reihen sich auf der Visualisierung, dicht und hoch und in einer für die Schweiz neuen Dimension. Basel hat Grosses vor: «Rheinhattan»! Auf 2016 planen die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), die Hafenlogistik und den Hafenbahnhof innerhalb des Stadtteils Kleinhüningen im Basler Norden zu verlagern: von den Arealen am Rhein an die internationale Bahnlinie etwas weiter östlich an der Kantons- und Landesgrenze. Dort soll ein «trimodales» Containerterminal als Umschlagpunkt von Schiff auf Schiene und Strasse gebaut werden. Weil der Warentransport per Container weiter zunehmen dürfte und es in den jetzigen Terminals laut SRH schon heute zu eng ist. Mit der Hafenverlegung werden in Basel-Nord Flächen am Rhein frei – für den Umbau in Stadt. Begehrte Lagen fürs Wohnen, Arbeiten und Erholen am Wasser öffnen sich, Milliardeninvestitionen winken. Eine Entwicklung vergleichbar mit jener, die frei werdende SBB-Areale in anderen Städten auslösen.

DIE IBA, DER NEUE ANLAUF Das Projekt «Hafen- und Stadtentwicklung Basel-Nord» liegt auf der Linie der Internationalen Bauausstellung (IBA) Basel 2020 siehe Kasten auf Seite 24. Diese wurde 2008 vom Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) lanciert, und sie wird von Gemeinden, Städten, Kantonen, Départements sowie von Bund und EU finanziert. Der TEB ist ein Verein von 61 Gemeinden und Gebietskörperschaften, der die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region mit 800 000 Einwohnern und 60 000 Grenzgängerinnen fördert. Vor dem TEB gab es die TAB, die Trinationale Agglomeration Basel, es gibt den Verein Metrobasel, der trinationale Wirtschaftsbeziehungen unterstützt, oder den Verein Regio Basiliensis, der die Kooperation in der Raumentwicklung mitträgt. Aus Basler Sicht ist klar: «Es geht nur trinational, denn 37 Quadratkilometer sind für die Stadtentwicklung zu eng», pointiert es Kantonsbaumeister Fritz Schumacher, seit 1994 im Amt und Mitgründer von TAB, TEB und IBA. Die Planer seien sich einig, aber «viele bleibt in den Schubladen der Politik stecken». Denn ennet der Grenze ist nicht nur die Sprache anders, sondern auch die Mentalität, die Gesetze, die Wirtschaftslage. «Trinationale Zusammenarbeit erfordert viel Geduld – oft habe ich das Gefühl, dass wir vor zehn oder zwanzig Jahren schon einmal so weit waren wie heute», sagt Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Basler Bau- und Verkehrsdepartements und Präsident der IBA Basel 2020. «Die IBA hat den Vorteil konkreter Projekte, die in einem vorgegebenen Zeitraum realisiert werden müssen.» Bauausstellungen als Instrument zur Förderung von Planungs- und Baukultur kannte man bislang nur in Deutschland, wo die IBA zu einem Markenzeichen für exemplarische Architektur- und Planungsansätze geworden ist. Die Region Basel rühmt sich auf der Website nun der «weltweit ersten wirklich Internationalen Bauausstellung». Allerdings tut man sich schwer damit, das Label mit konkretem Inhalt und aussergewöhnlichen Projekten zu füllen. Der Slogan «Gemeinsam über Grenzen wachsen – au delà des frontières ensembles» klingt beschwingter, als er sich einlösen lässt. Symptomatisch dafür: Der Kanton Basel-Land ist zwar Mitglied im TEB und Teilhaber der Rheinhäfen, beteiligt sich aber nicht an der IBA. Hier wird deutlich: Grenzen gibt es auch innerhalb der Schweiz – wo die Stadt endet, sind Dörfer, setzt man andere Prioritäten.

Eine weitere Schwierigkeit: Der prosperierende Raum Basel hat zumindest auf den ersten Blick keine brennenden Probleme, deren Lösung eine IBA erforderte. Natürlich sehen dies die IBA-Verantwortlichen anders. Präsident Wessels spricht von Nachbarn, die sich den Rücken zukehren, statt einander mit dem Gesicht zu begegnen. Martin Jann, seit Juli 2010 IBA-Geschäftsführer und unermüdlicher Kämpfer für das Projekt, weist darauf hin, dass der Metropolitanraum Basel sein wirtschaftliches Potenzial wegen der starken Fragmentierung schlecht ausschöpfe. Er will mit der IBA als Katalysatorin bis 2020 für die inneren Zusammenhänge im Grossraum Basel sensibilisieren und neue grenzüberschreitende Netzwerke schaffen.

«3LAND», DIE WEITE AUSSICHT Die Hafenverlegung ist ein exemplarisches IBA-Projekt: trinational, komplex und langfristig. Sie könnte die Zusammenarbeit zwischen Basel, Weil und Huningue endlich beflügeln – winken Bauinvestitionen, geht plötzlich einiges. In einer Testplanung dachten Philippe Cabane, Martin Josephy und Winy Maas das Vorhaben 2010 zum städtebaulichen Befreiungsschlag weiter. Cabane ist Soziologe, Stadtplaner und Urgestein der Basler Soziokultur, Josephy ist Basler Architekt und Planer, und Maas ist einer der Köpfe des unbändigen Rotterdamer Büros MVRDV. Das Trio schlug vor, den Altrhein, einen einstigen Rheinarm, wieder zu öffnen, sodass aus der heutigen Halbinsel eine doppelt so lange Rheininsel entsteht: «Maximierung der Uferlagen» nennt sich das. MVRDV steuerten die suggestiv-symbolischen Bilder von «Rheinhattan» bei, die die Augen der Hafenleute ebenso wie der Stadtplaner zum Leuchten brachten. Schon da war klar: «Wer eine solche Insel plant, plant trinational», sagt Philippe Cabane, «denn eine Insel braucht Brücken, Verkehrsverbindungen. Das geht hier, am Dreiländereck, nur grenzüberschreitend.» In einem Folgeauftrag arbeitete das Team seine Idee zur «Entwicklungsvision 3Land» aus, die die grenzumklammerte Stadt öffnen könnte: Der trinationale Perimeter umfasst 175 Hektaren für 10 000 neue Bewohnerinnen und Bewohner und 10 000 neue Arbeitsplätze. Dabei sind die Flächenanteile von Huningue und Weil am Rhein um ein Mehrfaches grösser als jene der Basler. Der Druck zu handeln ist in beiden Städten aber schwächer. «3Land» entwirft darum je nach Identität und Aussichten andere städtebauliche Szenarien. Die Stadt Weil will endlich an den Rhein kommen und Platz am Wasser schaffen. Die Hafenareale im Stadtteil Friedlingen könnten in Zukunft ebenfalls frei werden, doch soll «kein Schickimicki-Viertel entstehen, sondern ein Patchwork aus Wohnen, Gewerbe und Erholung am Wasser bleiben», sagt Bürgermeister Klaus Eberhardt. «3Land» sieht darum vor, die «Patchwork-Stadt Friedlingen» zum «durchmischten Hafen-Wohnquartier» mit Marina, Gewerbe und Einkaufen weiterzubauen. Huningues Zukunft ist unsicher. Das Pays de St. Louis stellte traditionell Fabrikarbeiter für die chemische Industrie, doch deren Arbeitsplätze verschwinden da zusehends; stattdessen holt die Branche hoch bezahlte Forscher und siedelt sie für ein paar Jahre anderswo in der Region an. «3Land» schlägt vor, Huningues riesiges Industriegebiet an der Grenze zu Basel langfristig in ein Stadtquartier umzunutzen und rheinabwärts eine locker bebaute Naturlandschaft einzurichten. Das sieht Richard Horn, Planungschef von Huningue, anders: «Wir können das Industriegebiet nicht räumen, damit die Basler eine schöne Aussicht haben – wir müssen dringend Arbeitsplätze erhalten.» Heute produzieren auf den Arealen an der »

«Containerumschlag in Basel zwischen Rhein und Hafenbecken. Hier soll «Rheinhattan» entstehen, eine Insel mit Hochhäusern.



^Auf deutscher Seite füllen Tanklager, Zoll und Einkaufszentren das Grenzgebiet.



^Am französischen Rheinufer ist Platz und Natur. Im Hintergrund die Dreiländerbrücke zwischen Huningue und Weil.

✓ Vorgartenidylle auf französischer Seite. Ein mächtiges Lastschiff zieht vorbei.



✓ Zwischen Basel und Weil herrscht reger Einkaufsverkehr. Zu Fuss mag hier aber kaum jemand gehen.



» Basler Grenze noch BASF, Clariant und Novartis. Die 6700 Einwohner kleine Stadt ist damit Spielball der Riesen: Auch diese Arbeitsplätze in der Produktion könnten verschwinden und die Areale brach fallen. Oder Novartis könnte ihren Forschungscampus über die Grenze erweitern, was sich Huningue wünscht. Für Richard Horn ist «3Land» noch eine Vision, die es zu verbessern gilt. Im Vordergrund stehen die Verkehrsverbindungen: «Die neue Rheinbrücke brauchen wir dringend als starken Zugang zur Schweiz»

STARKE GRENZGEFÄLLE «3Land» nennt sich «Entwicklungsvision», aber Träumer sind Cabane, Josephy und Maas nicht. Sie benennen die sprachlichen, sozialen, planungs- und steuerrechtlichen Hürden und stellen Forderungen: Die erste und wichtigste Entwicklungsmaßnahme sei die neue Rheinbrücke von der Insel nach Huningue; die S-Bahn-Nordschleife müsse, obwohl politisch verworfen, weiterverfolgt werden, um das wachsende Basel-Nord zu erschliessen; Novartis, eine Schlüsselakteurin, müsse eingebunden werden. In Teilen manifestiert sich «3Land» bereits: Bisher verschlossene Hafengebiete werden geöffnet, und die Stadträume finden dadurch zum Fluss. So ist beidseits des Rheins der Ausbau von Promenaden geplant, und künftig soll ein Linienschiff die Ufer verbinden. Philippe Cabane bereitet im öffentlichen Auftrag das Terrain für Zwischennutzungen am Klybeckquai, auf der künftigen Stadtinsel, vor. Zudem verkehrt ab 2013 das Tram 8 bis Weil und verknüpft die Städte stärker.

Im September 2011 haben Basel, Huningue und Weil eine Absichtserklärung unterzeichnet: Gemeinsam wollen sie «3Land» anpacken und bis 2013 in einen Trinationalen Masterplan gießen, ein neues Instrument, um Handlungsspielräume und städtebauliche Eckwerte zu regeln. Parallel erarbeitet jede Stadt ein Pilotprojekt, um den Masterplan in kommunales Recht zu übersetzen. Huningue und Weil wollen diese Grundlage zwar bis 2013 erstellen, aber ohne Dringlichkeit. In Basel geht dagegen bereits die Post ab. Im Sommer soll die nächste Stufe der Rheininsel-Planung diskutiert werden: Die Büros Herzog & de Meuron, EM2N und wiederum MVRDV überprüfen die «3Land»-Ideen anhand der brachliegenden Parzelle von Esso auf der künftigen neuen Insel. Das Fazit stand bei Redaktionsschluss noch aus, doch so viel ist klar: Alle Studien halten an der hohen Dichte fest, niemand krebst von «Rheinhattan» zurück. Anzupeilen sei das obere Preissegment in Basel, sagt die eine Studie, die von 225 Millionen Franken Investitionen allein auf der Ex-Esso-Parzelle ausgeht, eine andere schätzt das Investitionsvolumen auf der ganzen, 21 Hektar grossen Insel auf über 1,7 Milliarden Franken.

Aber die Verhältnisse sind kompliziert: Das Hafengelände gehört dem Kanton Basel-Stadt, den Schweizer Rheinhäfen (SRH), aber auch Basel-Land. Die SRH halten ein «generelles Baurecht», das teilweise bis 2049 währt. In «3Land» involviert sind zudem, wie erwähnt, auch Weil, Huningue, die Verkehrsbetriebe aller drei Städte und Firmen wie Novartis. Wie man die Projekte organisiert, ja allein, wie man die in Basel-Stadt fällige Mehrwertabschöpfung regelt, wird Kopfzerbrechen bereiten. Auch das Projekt der Hafenverlegung ist noch nicht im Trockenen. Aber die Planer müssen vorwärtsmachen, wollen sie verhindern, dass die SRH auf freien Parzellen jetzt schon lukrative Einzelprojekte realisieren, die später eine sinnvolle Gesamtentwicklung verbauen. Ob all dieser Fragen ist es kein Zufall, dass «3Land» bereits heute als Leuchtturm der IBA gilt. Denn anhand von «3Land» wird auch fassbar, worum es bei dieser IBA gehen soll und kann.

SAMMELBECKEN DER IDEEN Anfangs sind wohl die Erwartungen an jede IBA diffus. Um in konkretere Bahnen zu gelangen, war man in Basel im Frühjahr 2011 mit einer offenen Ausschreibung gestartet. Mit durchgezogenem Resultat: Das Spektrum der 120 eingegangenen Vorschläge reichte von der Kunstintervention über mediale Auseinandersetzungen mit dem trinationalen Raum bis eben zur Entwicklungsvision «3Land»; darunter auch viele längst bekannte Verwaltungsprojekte, die bisher nicht umgesetzt werden konnten. Neues brachten wenige Projekte, zudem war die Basler Architektenszene kaum präsent. Trotzdem wertet Angelus Eisinger, Mitglied des siebenköpfigen wissenschaftlichen Kuratoriums, das die

Eingaben sichtete, das Ganze als Erfolg: «Die Projektausschreibung war ein wichtiger Schritt, um in den Prozess hineinzukommen.» Dank der Vorschläge hätten IBA-Büro und Kuratorium den Fokus der IBA festlegen und Leitplanken setzen können. In einem ersten Schritt wählte das Kuratorium vierzig Projekte zur Weiterbearbeitung aus und stellte sie an einem Forum im November 2011 der Öffentlichkeit vor. Voraussetzung für die Selektion war, dass ein Vorschlag Fragen rund um Grenzen, Landschaft sowie Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Mobilität aufgreift und Aspekte der trinationalen Zusammenarbeit beinhaltet. «Die Forderung nach einem Beitrag zur Trinationalität mag banal erscheinen», sagt Angelus Eisinger, «aber sie trägt zur Schärfung bei und muss im Zentrum stehen, wollen wir die IBA Basel 2020 zu einem Markenzeichen machen.»

Seine Vision: den Grossraum Basel als stadtplanerisches Labor nutzen – etwa für die Herausforderung, dass die Entwicklung in Metropolregionen übergeordnete Zusammenhänge berücksichtigen muss und längst nicht mehr von einer einzelnen zentralen Instanz geplant oder gesteuert werden kann. «In Basel ist dies durch die Landesgrenzen zusätzlich akzentuiert», sagt Eisinger, «ansonsten aber ein weltweit zu beobachtendes Phänomen.» Das zweite Thema, für das sich Eisinger von der IBA Basel 2020 Erkenntnisse erhofft, ist der Umgang mit der Fragmentierung des Raums. Hier interessieren vor allem die Veränderungen und die Übergänge zwischen Landschafts- und Siedlungsräumen; dazu organisiert die IBA im Oktober 2012 einen eigenen Landschaftskongress. Weitere Inputs soll das IBA-Hochschullabor liefern, an dem sich fast dreissig Institute beteiligen, die in Workshops und Wettbewerben die Themen Landschaft, Wissensgesellschaft, Grenzen und Mobilität bearbeiten.

Parallel dazu läuft die Arbeit an den Projekten. In der zweiten Runde wurden 29 Vorschläge für das IBA-Gütesiegel vorgemerkt, andere gelten als Kandidaten und können bis 2013 nachgebessert werden. Definitiv nominierte Projekte sollen bei der Umsetzung intensiv betreut werden. Ob man dafür Planungskollegien einberuft oder ob es bei einfachen Patenschaften bleibt, steht noch nicht fest. Sicher wird sich das IBA-Büro verbindlich beteiligen, um die einzelnen Vorhaben in die übergeordneten Themen einzubinden. Geschäftsführer Martin Jann: «Jedes Projekt für sich ist okay – seine Kraft entwickelt es aber erst im Verbund.»

WER IST ZUSTÄNDIG? Damit die IBA das nötige Gewicht erhält, muss sie erst selbst zu Kräften kommen. Denn obschon das umtriebige IBA-Büro in Sachen Kommunikation äusserst aktiv ist, hat die Internationale Bauausstellung in der Region Basel noch nicht Fuss gefasst. Direkt bekommt dies Martin Jann zu spüren, der auf die paradoxe Situation hinweist, dass sich im Dreiland niemand für die IBA zuständig fühle. Trotzdem sollte die bald anstehende Finanzierung der zweiten Phase gelingen, ist IBA-Präsident Hans-Peter Wessels überzeugt: «Bis 2013 hat die IBA genügend Kontur gewonnen, dass wir in wenigen Sätzen beschreiben können, was sie ist.» Auch Angelus Eisinger setzt auf die Überzeugungskraft der IBA-Macher: «Die Berechtigung der Basler IBA ist hoch, weil sie die Notwendigkeit übergeordneter Zusammenhänge zeigt.»

Wie etwa bei den Plänen im Hafen: «Ursprünglich war der Hafenumbau ein klassisches städtebauliches Grossprojekt», sagt Eisinger. Unter dem Dach der IBA bestehe nun die Chance, dass aus dem einpoligen Basler Projekt ein Kraftfeld werde, an dem sich die deutsche und französische Seite aktiv beteiligten. Doch «3Land» läuft auch ohne IBA, zumindest auf Basler Seite; zu hören ist gar der Vorwurf, die IBA pflöpe sich «3Land» auf, statt eigenes anzustossen. Dem entgegnet Kantonsbaumeister Fritz Schumacher, dessen Amt «3Land» für die IBA eingereicht hat: «In Zeiten, wo die Kommunikation den Erfolg eines Projekts immer stärker beeinflusst, kann die IBA für «3Land» vieles leisten, indem sie moderiert und koordiniert.» Bei der Frage nach deren Nutzen zögert er aber: «Ich kann nicht sagen, was fehlt, wenn die IBA nicht zum Fliegen kommt.» Überzeugt gibt sich IBA-Präsident Hans-Peter Wessels: «Als ich vor eineinhalb Jahren meinen Kollegen in Weil und Huningue unser Hafenprojekt vorstellte, waren sie sofort Feuer und Flamme. Unsere Diskussionen um die trinationale IBA »

DIE IBA BASEL 2020 UND IHRE PROJEKTE
Internationale Bauausstellungen gibt es in Deutschland seit 100 Jahren; die erste fand 1901 auf der Darmstädter Mathildenhöhe statt. Mit der Zeit wandelten sie sich von Architekturausstellungen zu Instrumenten für die Stadt- und Regionalentwicklung. Die IBA Basel 2020 – die erste «wirklich internationale Bauausstellung» – wurde 2008 vom Trinationalen Eurodistrict lanciert. Ihr Budget von drei Millionen Franken für die Lancierungsphase bis 2013 finanzieren Kommunen, Kantone, Départements der Region sowie Bund und EU.

Auf den Projektaufruf im Sommer 2011 gingen 120 Vorschläge ein. Davon hat das siebenköpfige IBA-Kuratorium 29 vornommiert, 20 gelten noch als Kandidaten; auch laufen weitere Wettbewerbe. Zur ersten Zwischenpräsentation 2013 sollen die definitiven Nominierungen erfolgen. Für ihren bisherigen Prozess erhält die IBA Basel 2020 im Herbst das Werkbund-Label des Deutschen Werkbunds Baden-Württemberg, eine Motivationsspritze für den langen Weg.

Die Karte und die Liste nennen die Vorhaben, die vornommiert beziehungsweise Kandidaten sind. Fünf vielversprechende rot markiert hebt Hochparterre mit einem Kurzbeschreibung hervor. Nummern nicht ausgewählter Projekte fehlen; nicht lokalisierbare Projekte haben schwarze Nummern und fehlen auf der Karte.

● Kandidaturen

★ Vornominierungen

2_Badischer Bahnhof

3_Ozeanium

6_RhyCycling revisited

7_streetwise TOUR

8_Caravan of needs: Riten und lokales Brauchtum im Dreiland sollen als «oral histories» erfasst und auf einer Website kartiert und zugänglich gemacht werden. Beispiel für ein IBA-Vorhaben im Bereich Soziokultur. Initianten: Clübli Deserteur Nummer nicht auf der Karte

9_HGK_Campus Dreispitz

10_mo' to-co!

11_Quartier DMC in Mulhouse

12_Polyfeld Muttentz

13_Zentrum für Kunsthandwerk

14_Grenzstationen: Flughafenstrasse

15_Ein Grossraum, ein Wahrzeichen

16_Seen für die Region: Brachliegende Kiesgruben sollen zu Seen umgenutzt werden, die man im Raum Basel ja schmerzlich vermisst. Beispiel für einen Landschaftsraum, der mit der IBA erfüllt werden könnte. Initianten: trinationaler Initiantenkreis, Courvoisier Stadtentwicklung, Basel

17_Domaine HAAS-Sierentz

18_Wellbeing in der Metropolregion

19_Rheinuferweg St. Johann-Huningue

20_Mehr Schiffsverkehr: Mit einer Linienschiffahrt soll der Rhein zur Wasserstrasse für den Personenverkehr werden. Das Projekt wird bereits politisch gefördert und soll in einer Studie im Rahmen der Arbeiten an «3Land» abgeklärt werden. Beispiel für eine neue Verkehrsverbindung im Rahmen der IBA. Initianten: Tino Krattiger und Tobit Schäfer, Basel

21_Canale Grande

22_Entwicklungsvision «3Land» siehe Text sowie Kasten und Plan auf dieser Doppelseite

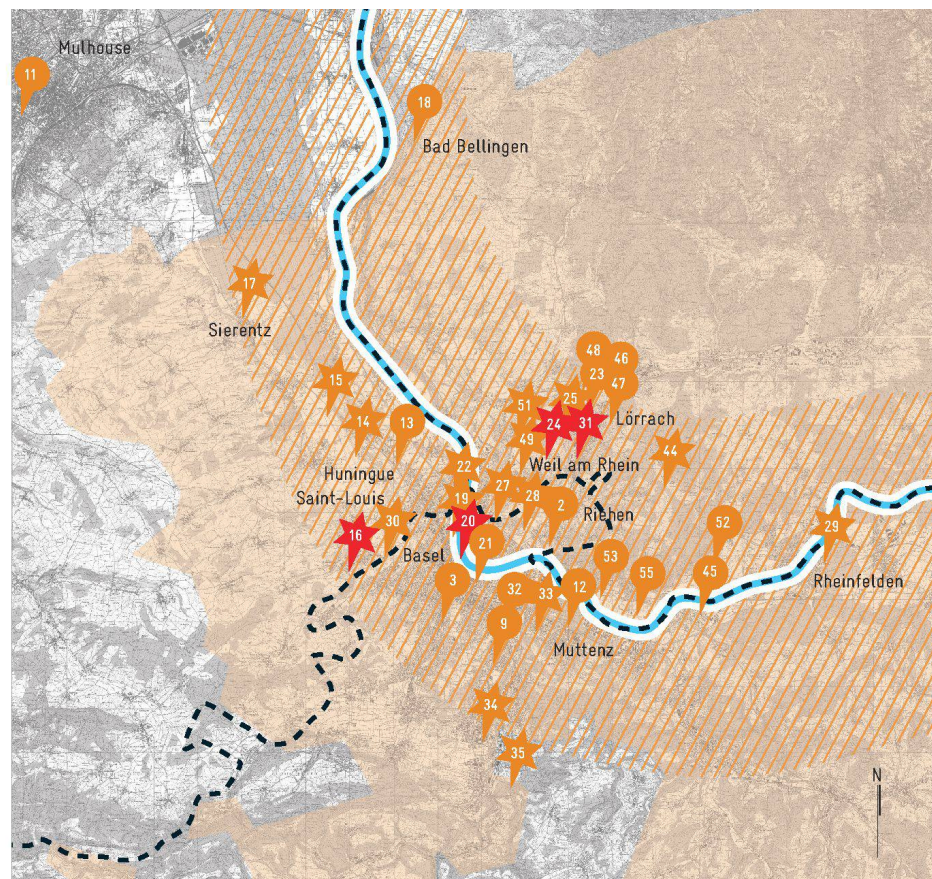
23_Velöstation

24_Landschaftspark Wiese: Seit 2001 arbeiten Basel und Weil gemeinsam an diesem 6 km² grossen Natur- und Erholungsraum; die IBA soll die weitere Entwicklung des «Gartens der Metropole» begleiten und fördern. Beispiel, wie die IBA Ideen vernetzen kann, etwa mit den Projekten 25, 27 und 49. Initianten: Stadt Weil am Rhein, Kanton Basel-Stadt, Gemeinde Riehen

25_Revitalisierung Wiese

27_Transduktionsraum Wiese

28_Richard & Horst



^ Karte der IBA-Region mit den Projekten, die für die Internationale Bauausstellung 2020 vornommiert sind. Quelle: IBA-Büro

29_Rheinuferrundweg

30_Tram 3: Basel-Gare de St. Louis

31_Am Zoll Lörach/Riehen: Rund um die neue S-Bahn-Station soll das Grenzgebiet neu geordnet und bebaut werden. Beispiel für eine grenzüberschreitende, kombinierte Verkehrs-, Stadt- und Freiraumplanung im Rahmen der IBA. Initianten: Stadt Lörach, Gemeinde Riehen

32_Mobilität und Stadtentwicklung

33_Raumkonzept Schänzli

34_Von Süden her

35_Goetheanum

38_Regio Grüngürtel

39_Neubasel Raumzentrale

40_ZOOM – Orte hier, Orte dort

41_IBATours3

42_Die Raumlinse

43_Agglomeration Basel 2020

44_Dinkelberg

45_Grenzgänger am Rhein

46_Fraunhofer Institut

47_Grenzenloses Lörach

48_Textilindustrie im Dreiland gestern, heute, morgen

49_Trioptop Nonnenholz

51_Kultur.Stadt.Weg

52_Elektrifizierung Hochrhein

53_Rheinpfad drei

54_Trinationale Freiräume

55_Neues Wohnen am Wasser

DAS «3LAND»

Im 175 Hektar grossen, trinationalen Perimeter schlägt «3Land» verschiedene Entwicklungsziele und städtebauliche Typologien vor:

A_Rheininsel: «Hochwertiger» Standort für Arbeiten, Wohnen, Freizeit am Fluss

B_Ufer Klybeck: Neuer Anschluss des Klybeck-quartiers an den Rheinkanal

C_Quartier du Diamant: Schnittstelle von Novartis- und BASF-Standorten und Huningue

D_«Villages Natures» Palmrain: besiedelter Naturpark

als Auftakt zur Petite Camargue Alsacienne

E_Patchwork-Stadt Friedlingen: Hafen-Wohnquartier

F_Huningue: Städtisches Wohnen

G_Novartis Campus Huningue: Reserveflächen für die Campus-Erweiterung

H_Areal Klybeck: Dienstleistungs- und Forschungsstandort für die Life-Science-Branche

■ Baugebiete

■ Frei- und Grünflächen

— Strassen

-- Rheinuferweg

-- Fuss- und Velowege

— S-Bahn

— Tram

— ÖV-Optionen

— Wasserbus

STUDIEN FÜR DIE RHEININSEL

In einer Testplanung wurde der Entwurf für die Rheininsel überprüft; hier drei Ausschnitte daraus. Das vollständige Resultat wird im Sommer öffentlich.

I_MVRDV experimentieren mit einem Wechsel verschiedenster Bautypologien, um das städtebauliche Potenzial der Insel zu testen.

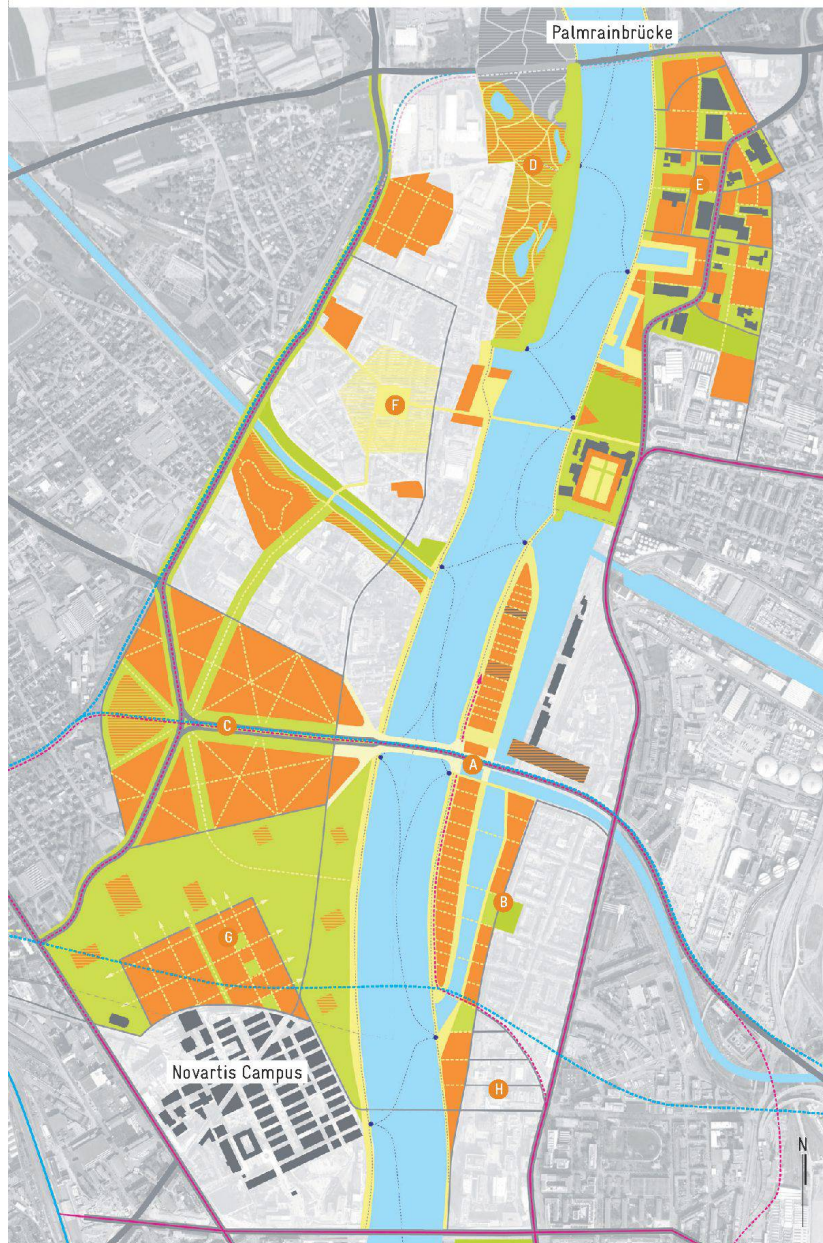
II_EM2N komponieren Stadtblöcke aus kräftigen, unterschiedlich hohen Gebäuden. Zusätzlich zur breiten Promenade sind zwei Freiflächen vorgesehen.

III_Herzog & de Meuron akzentuieren Spitzen und Mitte der Insel mit Ankerpunkten. Die Stadtblöcke weisen eine markante Sockelbebauung und vier windradartig darauf angeordnete Türme auf.

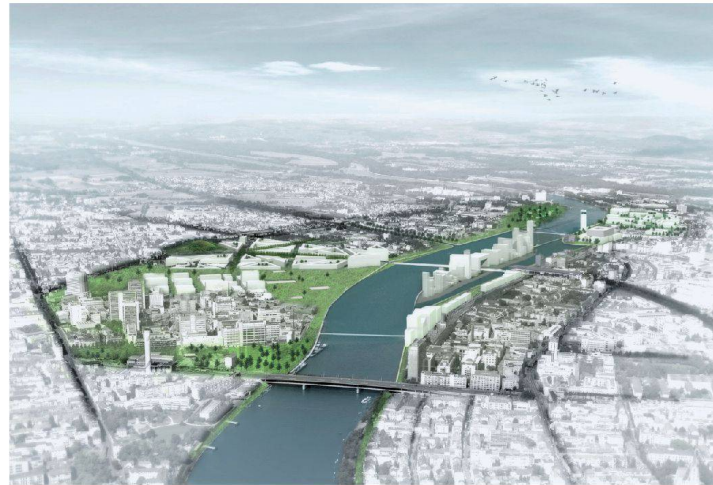
MEHR IM NETZ

Alle Projektbeschreibungen der IBA Basel 2020 und die Geschichte der Internationalen Bauausstellungen:

> www.links.hochparterre.ch

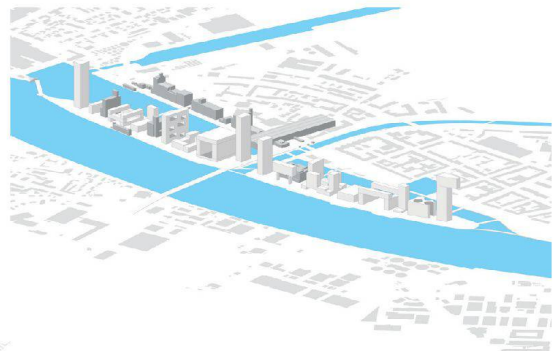


<Die «Entwicklungsvision 3Land» zwischen Novartis Campus und Palmrainbrücke. Plan: Cabane/ Josephy/ MVRDV

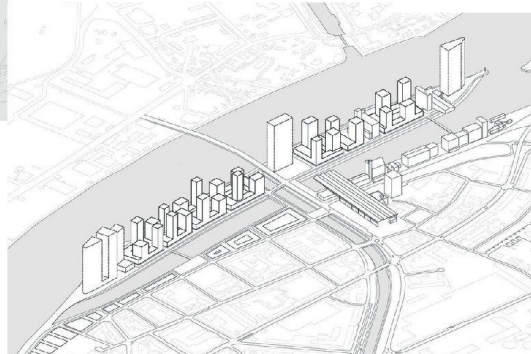


^Blick über «3Land». Im Zentrum die verlängerte Rheininsel mit der dichten Folge hoher Türme und der neuen Brücke nach Hünigau.

✓I_Mögliche Morphologien in der Vertiefungsstudie für die Rheininsel von MVRDV.



^II_Vertiefungsstudie von EM2N.



<III_Vertiefungsstudie von Herzog & de Meuron.

» hatten dafür das Terrain bereitet.« In Huningue steht die Arbeit an der IBA laut Planungschef Richard Horn nicht im Vordergrund, dafür fehle der kleinen Verwaltung schlicht die Zeit. Aber er hat Erwartungen: «Die IBA soll uns helfen, die Qualität der Architektur zu erhöhen.» So finanziere die IBA nun eine Studie, wie hohe Mauern, die um das BASF-Gelände nötig seien, besser in die Landschaft integriert werden könnten.

«Qualitätssicherung» nennt auch Weils Bürgermeister Klaus Eberhardt als erste Erwartung an die IBA: «Sie muss nicht selbst Projekte leiten, aber für gute Prozesse sorgen. Das könnte zum Beispiel heissen, für die anstehenden Bauprojekte eine unter den Partnern und dem IBA-Kuratorium abgestimmte Wettbewerbskultur zu verankern.» Hüben wie drüben sieht man die IBA also in erster Linie als Plattform für Kommunikation und Koordination. Dass es den weiteren Anlauf braucht, bezweifelt zwar niemand – aber es ist noch vage, was die IBA von den bisherigen trinationalen Organisationen unterscheidet.

STAATSVERTRÄGE WARTEN Fast vier Jahre nach dem Startschuss lassen wichtige Partner noch auf sich warten: Die finanzkräftige Pharmaindustrie braucht keine Bauausstellung, um ihre Interessen auch über die Landesgrenzen hinweg durchzusetzen. Die zweite Gruppe, von der man sich mehr Engagement erhofft hätte, sind die Architektinnen und Architekten der Region. Von ihnen hört man die Frage: «Was nützt mir und meinen Projekten eine IBA?» Auch das Büro Herzog & de Meuron, das immer wieder Studien zur Entwicklung der Region Basel macht, lässt ausrichten, man setze aktuell andere Prioritäten. Eine IBA ohne Architekten wäre aber eine Blamage – auch für die Architekten: Allzu deutlich würde, dass sie zwar bauen, sich in den vorbereitenden Prozessen aber nicht engagieren wollen. Die BSA-Vertreter Dominique Salathé und Anna Jessen, die beide in Basel leben und arbeiten, begrüssen zwar, dass die IBA den trinationalen Raum thematisiert, begegnen ihrem Ansatz aber eher skeptisch: «Die Idee, dass

die Verbindung der drei unterschiedlichen Kulturen ein gemeinsames Ganzes ergeben soll, hat etwas Romantisches», sagt Dominique Salathé, der regelmässig in grenzübergreifenden Projekten mitwirkt. Das gegenseitige Interesse sei begrenzt, der architektonische Diskurs in Basel völlig anders als in Südbaden oder im Elsass. In der Schweiz seien die Qualitätsstandards viel höher, ergänzt Anna Jessen. «Die IBA könnte sich zum Beispiel dafür einsetzen, dass im grenznahen Raum die Schweizer Wettbewerbskultur implementiert wird», schlagen auch Jessen und Salathé vor. Und fügen gleich den Wunsch nach einer Koordinationsstelle an, wo Planungsunterlagen und –reglemente für den gesamten Raum zur Verfügung stünden. Bei der IBA ist und bleibt man offen für alle, die mitmachen wollen. Von früheren Bauausstellungen wisse man, sagt Angelus Eisinger, dass der Einstieg, die Phase der Reflexion, schwer zu vermitteln sei. Sobald die ersten Projekte gebaut und sichtbar würden, könne die IBA jedoch zum Transmissionsriemen für Ideen werden und eine Eigendynamik entwickeln, die wiederum Neues hervorbringe.

In Basel steht nun erst einmal die Finanzierung der zweiten Phase von 2013 bis 2020 an. Erst wenn sie gesichert ist, kann man weiterplanen. Im Stichjahr 2020 sollen dann die ersten Projekte fertiggestellt sein – etwa die neue Rheinbrücke und erste Bauten im Rahmen der «Entwicklungsvision 3Land». «Für mich ist die IBA ein voller Erfolg, wenn wir es schaffen, in unserer Grenzregion aufzuzeigen, wie planerische und architektonische Massnahmen die Identität eines heterogenen Raums neu gestalten und definieren können», sagt IBA-Präsident Hans-Peter Wessels. Als früheres Beispiel nennt er die Dreiländerbrücke, die seit 2007 Huningue und Weil verbindet und die jährlich eine Million Menschen nutzen. Sie habe die Beziehung zwischen den beiden Städten völlig verändert, schwärmt Wessels. Allerdings zeigt sie auch, wie aufwendig Brückenschläge im Dreiländerraum sind: Um die Fussgängerbrücke zu bauen, brauchte es einen deutsch-französischen Staatsvertrag.



«Stilvoller wurde Privatsphäre noch nie interpretiert!»

Andreas Malzacher, Partner

Gräub Office ist Ihr Partner für die Konzipierung, Planung und Einrichtung von Büros, die mehr sein dürfen als blosser Arbeitsraum.

Der LO Mindort Think Tank von Lista Office ist ein schönes Beispiel für diesen Anspruch.
www.lista-office.com

lista office **LO**

GRÄUBOFFICE

Planen, Einrichten. www.graeboffice.ch

