

Eine neue Stadt im Werden: der Aktionsraum Nord auf dem Weg zu einem europäischen Basel

Autor(en): **Cabane, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **131 (2005)**

Heft 25: **Dreiländereck**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108592>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eine neue Stadt im Werden

Der Aktionsraum Nord auf dem Weg zu einem europäischen Basel

Seit 1995 arbeiten die Partnergemeinden in der Dreiländeragglomeration Basel an einer gemeinsamen städtebaulichen Entwicklung. Die laufende dritte Phase des EU-Programms «Interreg» beinhaltet eine Reihe von Schlüsselprojekten. Interessantes zeichnet sich im «Aktionsraum Nord» ab, einem von drei Staatsgrenzen durchschnittenen nördlichen Gürtel der Trinationalen Agglomeration Basel. Die teilweise schon abgeschlossenen Studien zeigen auf, wie die Zukunft eines europäischen Basel aussehen könnte.

Mit der Aufhebung der EU-Binnengrenzen waren in Europa die rechtlichen Hürden für den freien Verkehr von Waren und Personen genommen, nicht aber die historisch bedingten kulturellen Barrieren und strukturellen Defizite von Grenzgebieten. Die Europäische Union lancierte deshalb 1990 das so genannte Interreg-Programm zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die Schweiz beteiligte sich ebenfalls an Interreg und unterstützt seither die Entwicklung ihrer zahlreichen strukturell benachteiligten Grenzregionen.

In Basel konnte im Rahmen von Interreg I und II ein Gesamtkonzept für die Trinationale Agglomeration Basel erarbeitet werden.¹ Der Durchbruch folgte im Herbst 2001 mit der Unterzeichnung des Kooperationsvertrags. Im Januar 2002 gründeten die 49 Partnergemeinden den «Verein zur nachhaltigen Entwicklung des Raumes der Trinationalen Agglomeration Basel». Mit dem vorliegenden Konsens waren die Voraussetzungen für den Einstieg in die Projektierungsphase gegeben. Das nun laufende Programm Interreg III verfeinert das Gesamtentwicklungskonzept mit Schwerpunktthemen, erarbeitet Machbarkeitsstudien in zwei Aktionsräumen Nord und Ost und bereitet schliesslich die Realisierung der ersten gemeinsamen Projekte vor. Im Herbst 2005 sollen sämtliche Arbeiten abgeschlossen und in einem von allen Partnergemeinden unterstützten räumlichen Entwicklungsplan zusammengefasst werden. Wird dieser erneut angenommen, ist der Weg geebnet für Interreg IV. Die ersten Realisierungen dürften bald folgen.

Der «Aktionsraum Nord»

Eine Schlüsselposition kommt dem unteren Basel zu, das leider etwas unglücklich mit «Aktionsraum Nord» bezeichnet wurde. Die Rede ist vom nördlichen Segment der Basler Agglomeration. Von drei Landesgrenzen durchschnitten, stellt die topografisch kaum geformte Rheinebene die typischen Strukturdefizite von grenzüberschreitenden Ballungsgebieten geradezu exemplarisch dar. Seit den Anfängen der Industrialisierung hat Basel die Produktionsstätten der Chemischen Industrie, den Schlachthof oder Verkehrsinfrastrukturen so nahe wie möglich an die Landesgrenzen verbannt. Die Grenzen wurden mit Nutzungen befestigt, die sich über Jahrzehnte hinweg zu grossflächigen, fast undurchdringbaren Barrieren entwickelt haben.²

Mit dem 2. Weltkrieg verfestigten sich die Grenzen noch mehr, die grenzüberschreitenden Tramlinien nach Lörrach und Saint-Louis wurden aufgehoben. Die zur Pharmaindustrie mutierte Farbstoffchemie breitet sich weiter aus und führt zu ausgedehnten Industriezonen beidseits der Grenzen. Für die deutsch-französische Grenze stellt sich dasselbe Problem.

Nördlich der Dreirosenbrücke sind es Industriezonen und Hafenaerale, die das Bild der Ufer des Grenzflusses Rhein prägen. Und mag die deutsch-französische Freundschaft noch so gut sein, unterhalb der Basler Dreirosenbrücke sucht man vergeblich nach städtischen Rheinbrücken. Das war nicht immer so: Huningue und Weil waren ursprünglich mit einer Holzbrücke verbunden. Das war damals noch genügend angesichts der wenig fortgeschrittenen Urbanisation.

Auch Bahnverbindungen sucht man vergeblich. Wer von Saint-Louis nach Lörrach fahren will, macht Halt in den Basler Bahnhöfen SBB und Badischer Bahnhof. Der Personenverkehr ignoriert eine direkte Verbindung, während der Euroairport nordwestlich von Saint-Louis auf einen deutsch-französischen Bahnanschluss wartet und nur mit dem Bus erreicht werden kann.

Laufende Machbarkeitsstudien

Im Rahmen der Phase III von Interreg sind für den Aktionsraum Basel Nord eine Reihe von Machbarkeitsstudien im Gang. Für den öffentlichen Verkehr befinden sich zurzeit zwei Studien in Bearbeitung: Die längst ersehnte und in jeder Hinsicht sinnvolle Wiederherstellung der grenzüberschreitenden Tramlinien bis Saint-Louis und Lörrach wartet nach jahrzehntelangen Diskussionen schon lange auf eine Realisierung. Die Rolle des Trams für die stadträumliche Verflechtung



1

Die Studie von Herzog & de Meuron mit Rémy Zaugg (1991) verflechtet den engeren Agglomerationsgürtel zu einer Ringstadt. Der Aktionsraum Nord bietet rein flächenmässig die grössten Entwicklungspotenziale (Pläne: Herzog & de Meuron)

von Siedlungsstrukturen ist unbestritten. Eine Verlängerung der Tramlinien hätte nebst der Verbesserung des «Modal Split» für den öffentlichen Verkehr bei Grenzgängern noch den psychologischen Vorteil, dass die heute sehr chaotisch wirkenden städtischen Formen mit dem stark strukturierenden Element Tram sehr effektiv verknüpft werden können.

Ganz anders als die radialen Tramlinien soll der Nordbogen die tangential angeordneten Grenzstädte miteinander verbinden. Damit könnte eine direkte S-Bahn-Verbindung von Lörrach bis Saint-Louis entstehen. Bei entsprechend effektiver Anbindung des binationalen

Euroairport würde dieses Projekt den heute etwas marginalisierten Flughafen auf einen Schlag zum trinationalen Airport aufwerten. Kosten sparende Lösungen für die S-Bahn-Verbindung sind durchaus möglich. Die vorhandenen Industrie- und Güterlinien könnten genutzt werden, um den Bau kostspieliger Trassees auf ein Minimum zu beschränken.

Einen Anlass zur Diskussion dürften auch die Hafensareale geben. Die inzwischen schon ältere Idee, die Rheinhäfen rheinabwärts zusammenzufassen und damit den Hafen in Kleinhüningen in ein «Dockland» zu verwandeln, sind angesichts einer jüngsten Entschei-



2

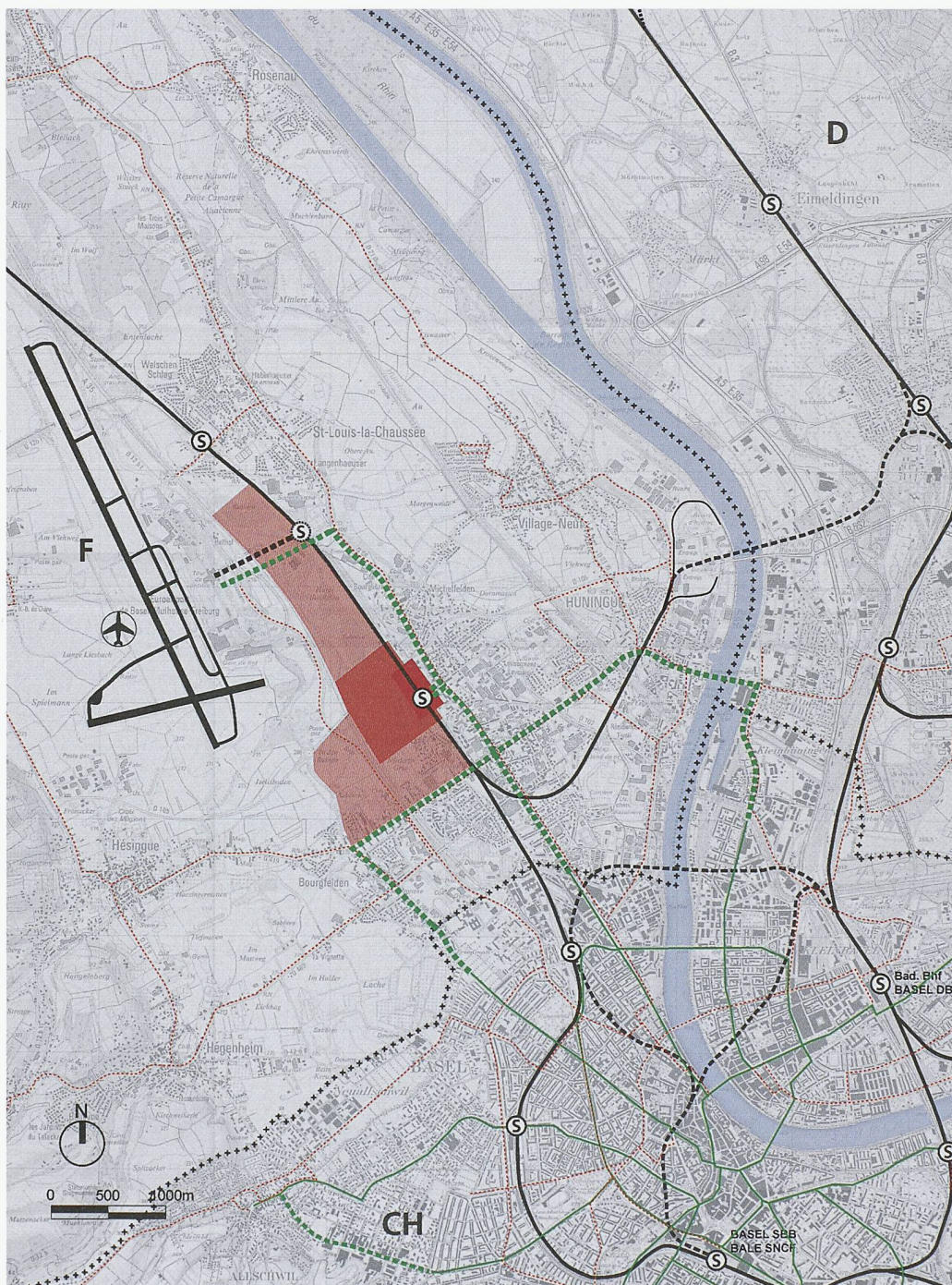
Entwicklungspol St-Louis: (1a) neues Quartier «Le Lys», (1b) ein urbaner Golfplatz, «Golf de la Hardt», (2) Geschäftsviertel Euroairport, (3) Bereich Avenue du Général de Gaulle, (4) Bereich «In den Rainen»

derung der Basler Regierung aktueller denn je. Für den Hafen St. Johann wird bereits ein neuer Standort gesucht. Er soll aufgehoben werden, um dem Novartis-Campus auch das entsprechende Prestige einer Lage am Wasser zu geben.

In ähnlichem Zusammenhang zu sehen ist auch die Lage des Hüniger Industriegebiets. Diese für die Grösse von Hünigue exorbitante Industriezone³ am Rheinufer hat enormes Potenzial für zentrumsnahe Wohnnutzungen an bester Lage. Auch Saint-Louis könnte stark profitieren, da der südliche Teil der Stadt heute trotz seiner physischen Nähe vom Rhein getrennt ist.

Entwicklungspol Bahnhof Saint-Louis

Fertig bearbeitet und öffentlich vorgestellt wurde die vom Büro Herzog & de Meuron verfasste Studie «Entwicklungspol Bahnhof Saint-Louis». Bei diesem nördlichen Auslaufmuster der streng linearen Stadt Saint-Louis zeigt sich in aller Deutlichkeit ein für Saint-Louis typisches Paradox. Saint-Louis war während seiner wichtigen städtebaulichen Entwicklungsphasen mal von Frankreich, mal von Deutschland, mal von der programmatischen Moderne regiert. Mit jedem Machtwechsel wurde das Angefangene des Vorgängers in unfertigem Zustand belassen, und neue Ansätze



3

Bestehendes und vorgeschlagenes Netz für den öffentlichen Verkehr: Verlängerung der radialen Tramlinien und Vernetzung der heute U-förmigen S-Bahn-Linie durch 3 neue Rheinübergänge

- Tramlinie: Projektidee
- Bestehende Tramlinie
- Buslinie

wurden ausprobiert. Saint-Louis stellt sich damit als kaum überschaubares Konglomerat unfertiger städtebaulicher Versuche dar. Damit erklärt sich sehr gut, dass der vom Deutschen Reich um 1900 angelegte Bahnhof Saint-Louis ein skurril anmutendes Gemisch von historistischen Fragmenten, Plattenbauten aus den 1960er-Jahren und städtischen Brachen darstellt.⁴

Wichtigster Aspekt der Studie von Herzog & de Meuron ist der Versuch, den Bahnhof Saint-Louis und den nordwestlich gelegenen Euroairport stadträumlich zu verbinden. Auf dem schmalen, nach Norden laufenden Strei-

fen schlagen Herzog & de Meuron verschiedene Entwicklungspole vor. Im Vordergrund stehen vor allem die nördlichen beiden Zentren. Beim heutigen Bahnhof soll das neue städtische Quartier «Les Lys» entstehen. Einer S-Bahn-Station weiter nördlich – auf der Höhe des Flughafenterminals – folgt das Geschäftsviertel Euroairport, das von einem neuen Autobahnzubringer zwischen Flughafen und Deutscher Autobahn A1 profitieren soll. An dieser Stelle bietet sich auch eine schnelle und einfache Lösung für den schon seit Längerem diskutierten Anschluss des Flughafens an das S-Bahn-Netz. Die kurze Strecke von der S-Bahn zum Flughafenterminal

könnte sehr einfach und schnell mit einem Pendelbus in Betrieb genommen werden.

Zwischen diesen beiden neuen Polen spannen Herzog & de Meuron einen Landschaftsraum auf, der über die einträgliche Nutzung eines Golfplatzes finanziert werden soll. Als parkartige Landschaft auf den Flächen der ehemaligen Kiesgruben verknüpft der Golfplatz Saint-Louis mit dem nördlichen Flughafen. Etwas widersprüchlich ist die Bezeichnung «Urbaner Golfplatz». Ob ein Golfplatz urban sein kann, wäre noch zu beweisen. Hierfür sind Überlegungen nötig, wie ein Golfplatz angelegt und betrieben werden könnte, dass sich hier auch tatsächlich urbanes, das heisst öffentliches Leben abspielt.

Erfrischende Konkurrenz für die Kernstadt Basel

Bis jetzt hat der Stadtkanton Basel als historisches Zentrum der Dreiländeragglomeration die Vormachtstellung für die gesamte Agglomerationsentwicklung eingenommen. Mit den zurzeit laufenden Studien im nördlichen Agglomerationsgürtel kommt ein vorwiegend deutsch-französisches Entwicklungsgebiet dazu, das nicht nur hervorragende Potenziale zu bieten hat, sondern auch ohne Beteiligung der Schweizer Kantone Basel-Stadt und Baselland realisiert werden kann. Auf Basel-Stadt kommt damit eine erfrischende Konkurrenz zu. Und angesichts der von Nicht-Baslern häufig kritisierten, stark auf sich selbst bezogenen und kleinstädtischen Basler Politik eröffnet sich nun eine Chance, sich auch aussenpolitisch aus der Nabelschau zu befreien und grossstädtisch zu werden. Denn die volkswirtschaftlichen Zahlen der Grenzgebiete nehmen im europäischen Vergleich eine Spitzenstellung ein, und das dürfte spannend werden im «Unteren Basel».

Philippe Cabane, Soziologe lic. phil. I / Urbanist
DESS IFU, Büro für urbane Strategien, Projektentwicklung, Kommunikation in Basel
philippe.cabane@bluwin.ch

Anmerkungen und Links

- 1 Entwicklungskonzept und Schlüsselprojekte für die Trinationale Agglomeration Basel. Trinationale Agglomeration Basel, Oktober 2001.
- 2 Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Rémy Zaugg: «Eine Stadt im Werden – die trinationale Agglomeration Basel. Gewerbeverband Basel-Stadt, 1991.
- 3 Vgl. hierzu Philippe Cabane: Die Flächennutzungsplanung in den trinationalen Grenzstädten. Baudepartement Basel-Stadt, 1997.
- 4 Vgl. hierzu Philippe Cabane: «Identité et différence des formes urbaine sur l'axe transfrontalier entre Bâle et Saint-Louis». Institut Français d'Urbanisme, Paris 1995.

www.tab-atb.org

www.are.admin.ch/are/de/raum/Politiquedesagglomerations_5/unterseite44/



4

Bahnhof Saint-Louis (Bild: lb/Red.)

Neue Studie L'Arc Urbain

(Ip) Im Auftrag der TAB hat das Architektur- und Stadtplanungsbüro Pesch & Partner einen städtebaulichen Rahmenplan entwickelt für den nördlichen Bereich der Trinationalen Agglomeration, der kurz vor Redaktionsschluss bekannt wurde. Ziel der Studie war es, wie es auch der Beitrag von Philippe Cabane fordert, brachliegendes Potenzial an Landschafts- und Freiräumen für die Entwicklung der Trinationalen Agglomeration zu analysieren und Handlungs- und Realisierungskonzepte für eine zukünftige eigenständige Entwicklung, weitestgehend unabhängig von der Strahlkraft Basels, vorzuschlagen. Ausgehend vom Modell der Netzstadt wurden verschiedene Entwicklungsszenarien durchdacht, wobei das räumliche Strukturmodell mit fingerförmig in die Landschaft hinausgreifenden Siedlungsbereichen am ehesten der zukünftigen Entwicklung entspricht.

Urbane Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und zur städtebaulichen Aufwertung werden in sechs Handlungsfeldern beschrieben:

– Zur Charnierfunktion des Gebietes «Arc Urbain» könnte der Norden Basels um das heutige Dreiländereck in Kleinhüningen werden und eine urbane Flusslandschaft ausbilden, wenn mittelfristig der Novartis-Campus gebaut wird, am Westquai in Kleinhüningen – wie es schon lange vorgeschlagen wird – Wohnen und Arbeiten möglich ist und in Friedlingen (D) und auf der gegenüberliegenden Seite in Frankreich eine städtische Rheinfront entsteht. Eine städteübergreifende Wirkung kann sich jedoch erst entfalten, wenn zwei weitere Brücken als Verbindung der Wiese-Promenade mit der Promenade am Canal de Huningue und eine Brücke von Märkt nach Village-Neuf gebaut werden.

– Um den Flughafen EuroAirport wäre ein Büro-Dienstleistungsstandort mit temporärem Wohnen und Freizeitmöglichkeiten wie einem Golfplatz (Studie «Le Lys» von Herzog & de Meuron) wünschenswert.

– Verschiedene Landschaftsräume sollen als loses Netz miteinander verbunden werden, wobei die Wiese eine Sonderstellung als «Zentral-Park» einnimmt.

– Durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsverbindungen in Ost-West-Richtung mit der S-Bahn (Nordbogen) und der Fortführung der Tramlinien 3, 11 und 8 kann zur bisherigen radialen Verkehrsentwicklung eine Quertrasse gebildet werden.

– Die fünf Zentren Saint-Louis, Huningue, Kleinhüningen, Weil, Lörrach sollen in ihrer Identität gestärkt werden. Dazu bedarf es an verschiedenen Stellen städtebaulicher Massnahmen, wie z. B. die Aufwertung des Zentrums von Saint-Louis durch eine bessere Verbindung des Fernet-Branca-Museums mit dem Place de l'Europe.

– Zusammengeschlossen in einem Kulturverbund europäischen Ranges sollen bestehende Institutionen gemeinsame und dadurch überregional ausstrahlende Veranstaltungen durchführen.

Lebensraum für 700 000 Menschen

Dreiländereck Basel – ist das nicht der Ort, wo viele Schweizerinnen und Schweizer auf einer Schulreise den «Weg der Schweiz zum Meer» kennen gelernt haben? Nein, das Dreiländereck Basel ist weit mehr als der symbolische Ort, wo sich die Grenzen von Frankreich, Deutschland und der Schweiz berühren. Die Trinationale Agglomeration Basel (TAB) ist Wirtschafts-, Lebens- und Kulturraum für nahezu 700 000 Menschen, von denen über 50 000 täglich als Berufspendler über die nationalen Grenzen wechseln. Was bis zum 1. Weltkrieg praktisch ohne Zollformalitäten alltäglich war, hat sich spätestens mit dem 2. Weltkrieg deutlich verändert. Erst die fortschreitende Globalisierung ab den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts hat die Frage der Bedeutung nationaler Grenzen in einem immer stärker zusammenwachsenden Europa neu gestellt. Im Jahre 1995, in einem politischen Umfeld, das den Begriff Agglomeration als Planungssperimeter kaum kannte, liegt die Geburtsstunde der heutigen TAB. Ohne gesetzlichen Rahmen, geschweige denn mit Unterstützung aus Bern, haben Exekutivpolitiker und Fachleute aus den Planungsbehörden aller drei Länder eine Charta für die gemeinsame Raumentwicklung entworfen und als Grundlage für zukünftig gemeinsames Planen und Handeln beschlossen.

Auch wenn die Trinationale Agglomeration in vielen Bereichen selbstverständlich funktioniert, heisst das noch lange nicht, dass es auf der Ebene der Raumplanung genauso läuft. Was beinahe 100 Jahre Stadt- und Gemeindeentwicklung entlang den Grenzen als gebaute Realität positioniert haben, zeichnet nicht das Bild eines organisch gewachsenen Siedlungskörpers. Vielmehr erkennt man, dass dies- und jenseits der Grenzen dem jeweiligen Nachbarn der Rücken oder die kalte Schulter präsentiert wurde. All das, was funktional oder gesellschaftspolitisch nicht ins Bild der Siedlungskerne passte, wurde an die Grenzen geschoben. Heute, wo wir die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend anvisieren, liegen diese «Erbstücke» öfters unbequem im Raum. Hier beginnt die spannende Arbeit der Raumplanung, im Zusammenfügen von Siedlungsfragmenten oder in der Neuinterpretation von landschaftlichen Potenzialen.

In der Alltäglichkeit solcher Aufgabenstellungen zeigen sich aber auch deutlich die unterschiedlichen Planungskulturen mit ihren eigenen und vielfach nicht mit den Nachbarn kompatiblen Planungswerkzeugen und -instrumenten. Rückblickend auf 10 Jahre gemeinsames Planen lässt sich festhalten, dass trotz anspruchsvoller Randbedingungen die entscheidenden Weichen für eine gemeinsame Zukunft in der Raumentwicklung gestellt werden konnten. Mit Abschluss des Interreg-III-Programms im kommenden Jahr werden konzeptionelle Beiträge in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft die Grundlage für ein Umsetzungs- und Realisierungsprogramm sichern. Planung legitimiert sich in weiten Teilen aus ihrem Potenzialschub für Umsetzungen, wozu es auch als Identitäts- und Entwicklungsträger spezielle Instrumente und Events braucht. Vielleicht besuchen Sie im Rahmen der Trinationalen Bau- und Planungsausstellung Basel (TRIBA) zwischen 2010 und 2016 das Dreiländereck wieder, nicht auf einer Schulreise, sondern als interessierte Planerin, Politiker oder Touristin, und begutachten realisierte Projekte.

Fritz Schumacher, dipl. Architekt, dipl. Ing.,

Kantonsbaumeister Basel-Stadt, fritz.schumacher@bs.ch



5 Städtische Verdichtung im Norden von Basel

| *Martin Josephy* | Brachliegendes Entwicklungspotenzial in Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein und Kleinhüningen zeigt auf, wie in Zukunft im Norden von Basel eine trinationale Stadt grenzüberschreitend heranwachsen könnte. Unabdingbar sind dazu allerdings die Rheinüberquerungen.

12 Eine neue Stadt im Werden

| *Philippe Cabane* | Im Aktionsraum Nord läuft die dritte Phase des Interreg-EU-Programms mit einigen Schlüsselprojekten zum öffentlichen Verkehr oder mit der gerade abgeschlossenen Studie von Herzog & de Meuron über den Entwicklungspol Saint-Louis.

18 Wettbewerbe

| Neue Ausschreibungen und Preise | Katholische Kirche, Seon | Erweiterung Oberstufenschulhaus, Abtwil | Bibliothek in Mexiko | Bad in Samedan | Wohnüberbauung in Wädenswil |

26 Magazin

| Jahresbericht 2004 der Verlags-AG | Architektur: FH-Master | Publikation: «Städte bauen» | UV-Lichtquelle für Wasserdesinfektion | Graubünden: Neue Zuständigkeit in BAB-Verfahren | Donau-Brücke bei Novi Sad wieder aufgebaut |

32 Aus dem SIA

| Rechtsfrage: Planer zur Kasse gebeten | Geschäftsbericht: Der SIA im Jahr 2004 | Informationsblatt zum Bauen auf belasteten Standorten | ZNO: Pflege des Gesamtnormenwerks | REG fordert Transparenz bei Planerberufen |

36 Produkte

| Dekorglastechnologie | Lernen im Container | Zerstörungsfreies Messen | Bauphysik-Programm | Grosse Tore | Schlankes Profil | Wellness zu Hause | Produkt-Zertifikat für Betonwerke |

46 Veranstaltungen