Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 1-2: Neue Stadt am Rhein

Artikel: Agglomeration ist planbar: Gedanken zur Planung von Salina Raurica
Autor: Engler, Daniel / Weidmann, Ruedi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-108352

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: 12.07.2025

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

Rhein («Grünkaskaden») und technische Bauten (Steg vom S-Bahnhof Längi über das Ergolztal in die Römerstadt). Die vorgeschlagene Bebauungsregel lässt durch die Mischung von Wohn-, Büro- und Laborbauten eine gewisse Flexibilität der Nutzungsverteilung zu.
Störendes wird eher entfernt oder zugedeckt als integriert, was hohe Vorinvestitionen bedeutet: Die geforderte Anbindung von Pratteln an den Rhein wird durch eine Überdeckung der Autobahn an drei Stellen hergestellt. Die Deckel dienen als Grünstreifen und Korridore für öV und Langsamverkehr. Da die Gebäude des Grosshandels in Pratteln Nord diese Art der Vernetzung stören, müssen sie mit der Zeit weichen. Ebenso die Kläranlage. Die Verkehrsüberlastung soll mit einer zusätzlichen Strasse, die Augst entlang der Autobahn umfährt, und einem Umbau des Autobahnanschlusses Pratteln entschärft werden. Die Erschliessung durch ein Tram folgt aus der hohen angenommenen Dichte.
Der Vorschlag, in der Römerstadt auf den ehemaligen Insulae verdichtete Einfamilienhäuser zu bauen (sofern keine schützenswerten archäologischen Funde vorhanden sind), wurde auf Anregung des Leitungsgremiums in den definitiven Entwicklungsplan aufgenommen.

3
Wasserstadt postulierte eine sehr urbane Bebauung, deren Ausnutzung realistische Investitionserwartungen weit übertrifft (Bilder: Wasserstadt)

Daniel Engler, Ruedi Weidmann

Agglomeration ist planbar

Gedanken zur Planung von Salina Raurica

Wie soll die Agglomeration aussehen, wenn sie für einmal geplant werden kann? Die drei vorgestellten Projekte machen in ihrer exemplarischen Unterschiedlichkeit die Planung von Salina Raurica zu einer diskussionswürdigen Fallstudie über Entwicklungsmöglichkeiten. Alte städtebauliche Fragen, die Verteilung von Funktionen und Dichte im Raum, treten in neuer Form und in neuer Umgebung auf. Das Label Salina Raurica bezeichnet ein komplexes räumliches Konglomerat zwischen der chemischen Industrie in Schweizerhalle, den Einkaufsarealen in Pratteln, dem naturnahen Ergolztal, dem vernachlässigten Rheinufer und den römischen Ruinen von Augusta Raurica. Ein für die Agglomeration typisches Gelände: fragmentiert und heterogen genutzt, verstreutes Gewerbe, Landwirtschaft, Kiesgruben, Kläranlage – weder Stadt noch Land. Das wohl wichtigste Problem: die Suche nach einer klaren Identität. Doch solche Orte sträuben sich dagegen, ganz Stadt oder wirklich Land zu werden, zu teuer wäre die Verschiebung vorhandener Infrastruktur. Die Entwürfe von a.e.v.i. und Metron ziehen gerade daraus ihre Stärke: Eine sensible Analyse erkennt durchaus vorhandene kleinräumliche Qualitäten, diese werden verstärkt und behutsam in die Planung von Neuem integriert. Stadt wird vom Freiraum her gedacht, das Gebiet durch Ausscheiden von Grünräumen aus der flächendeckenden Industrie- und Gewerbezone neu strukturiert.

Sorgfalt

a.e.v.i. hat ein sehr effizientes Projekt vorgelegt in dem Sinne, dass schon wenige Massnahmen viel Effekt haben werden. Die Autoren haben erkannt, dass der Machbarkeit und Flexibilität sehr viel Gewicht zukommt. Ihre «Stadt» kann von Anfang an und in jedem Ausbaustadium funktionieren, kann langsam oder schnell wachsen. Das Initialprojekt einer Verlegung der Rheinstrasse schafft Baufelder beidseits der Strasse und macht sie zum Rückgrat des städtebaulichen Konzepts, das stark von den Grünräumen und deren Vernetzung definiert wird. Das Bebauungsmuster lässt vor allem im dichten Gebiet beim neuen S-Bahnhof eine laufende Anpassung der Nutzungsmischung an den Markt oder die Bedürfnisse der wachsenden Siedlung zu, indem die bewährte Nutzungsflexibilität der Blockrandbebauung zum Zug kommen kann. Ein ebenso pragmatischer wie sorgfältig integrierter Vorschlag.

Überraschung

Metron sorgte für die grösste Überraschung dieser Planung: Auch sie strukturiert das Gebiet durch den Freiraum, kultiviert nun aber die vorgefundene Vielfalt, indem sie die Nutzungen auftrennt und auf «Inseln» verteilt. Diese liegen mit je einem eigenen, mehr oder weniger homogenen Standortprofil und eigener baulicher Gestalt in einem grossen, fliessenden Freiraum. Ein radikaler Vorschlag, eigenwillig, von grosser Attraktivität und gut geeignet für ein Branding des Gebiets. Ausgangspunkt sind die bestehenden Strukturen, die auf selbstverständliche Art Teil des Archipels werden.

Metron scheiterte an der Skepsis gegenüber dem unerprobten Verkehrsmittel «People Mover», aber auch an Fragen zur Funktionalität und Flexibilität, die ihr Bebauungsvorschlag aufwirft: Das Konzept entfaltet einen grossen Teil seiner Wirkung (auch der räumlichen) erst, wenn es fertig oder mindestens fast fertig ist – dann wird es aber bereits kaum noch erweiter- oder veränderbar sein. Die angestrebte Form und Wirkung kann nur erreicht werden, wenn das Konzept über lange Zeit sehr konsequent verfolgt wird. Wenn Nutzungsänderungen, die mit der Zeit nötig werden, die Gestalt der Inseln verändern, was unterscheidet dann den Stadtarchipel noch vom bekannten Agglobrei?

Die Nutzungshomogenität innerhalb der Inseln hat ebenfalls ihre Tücken. Was passiert, wenn eine Insel nicht funktioniert, wenn sie etwa die «kritische Masse» nicht oder zu langsam erreicht? Ist dann eine Umnutzung möglich? Sonst leidet unter Umständen das ganze Gebiet mit. Wer will an einer ausgestorbenen Büroinsel vorbei zum Bahnhof laufen? Man begibt sich also in eine einigermassen grosse Abhängigkeit von der Realisierung des Gesamtkonzepts, insbesondere auch vom neuen Verkehrssystem, dem People Mover. Dass Metron nach jahrelangen Plädoyers für eine dichte Mischung der Nutzungen diese plötzlich wieder auftrennt, erstaunt. Macht nicht erst die räumliche Trennung der Nutzungen ein Nahverkehrsmittel nötig, das effizienter ist als ein Busnetz? Weil manche der täglich benötigten Funktionen im Archipel eben weiter als Fussdistanz auseinander liegen?

Der Raum zwischen den Inseln wirft ebenfalls Fragen auf. Wenn er die heutige Prärie-Situation retten soll, so ist er dazu kaum grosszügig genug. Wenn das Archipel einmal voll ausgebaut ist, wird er an manchen Stellen mit den Freiflächen in 60er-Jahre-Siedlungen vergleichbar sein. Hier dürfte zudem viel Pflege nötig sein, wenn der «Rheingarten» von allen als Verkehrsfläche zu Fuss akzeptiert werden soll.

Technokratisch

Nochmals einen ganz anderen Ansatz verfolgte das Team Wasserstadt aus Berlin: Ausgegangen wird von einer rasterförmigen Blockbebauung, wobei die Tiefe der Blöcke mit der Nutzung variiert. Dieses einfache und auf den ersten Blick offene Konzept dürfte sich längerfristig aber als zu starr bezüglich Durchmischung der Nutzungen erweisen. Mit einer im Vergleich mit a.e.v.i. und Metron doppelten bzw. dreifachen Ausnützung erreicht das Projekt schon fast innerstädtische Dichte. Das ist für den vergleichsweise peripheren Standort schwer nachvollziehbar. Vorhandenes wird nicht subtil integriert, vielmehr wird Störendes entfernt und ein Neuaufbau nach idealen Vorstellungen vorgeschlagen. Verlegung eines ganzen Autobahnanschlusses, grossflächige Überdeckung derselben, Abbruch der Kläranlage sind nur die grössten (kaum etappierbaren) Investitionen, die schon vor dem Start notwendig wären. Ein schematischer und technokratischer Ansatz. Immerhin empfahl das Leitungsgremium die Ansätze der Siedlungserweiterung und der Verkehrslösung in Augst dem Siegerteam zur Berücksichtigung.

Sorgfalt weiterhin

Um den Entwurf von a.e.v.i. umzusetzen und für eine erfolgreiche Entwicklung von Salina Raurica braucht es ein sorgfältiges Gebietsmanagement, das von den Gemeinden, dem Kanton und den Grundeigentümern gemeinsam getragen sein muss. Es muss die Partikularinteressen koordinieren, das Gebiet als Ganzes vermarkten, für einen sinnvollen zeitlichen Ablauf der Massnahmen und für eine anhaltende hohe Qualität von Architektur, öffentlichem Raum und Infrastruktur sorgen. Und das über Jahrzehnte hinweg. Denn Salina Raurica liegt, verglichen mit anderen Entwicklungsgebieten der Region Basel, doch recht peripher. Wenn sich die mit der Planung verbundenen Hoffnungen erfüllen sollen, braucht es hier aussergewöhnliche Qualitäten, guten Städtebau in erster Linie, und eine anhaltende überdurchschnittliche Sorgfalt auch im Detail.