Städtische Verdichtung im Norden von Basel

Autor(en): **Josephy, Marin / Blazevic, Lada**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

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

Heft 25: **Dreiländereck**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-108591

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

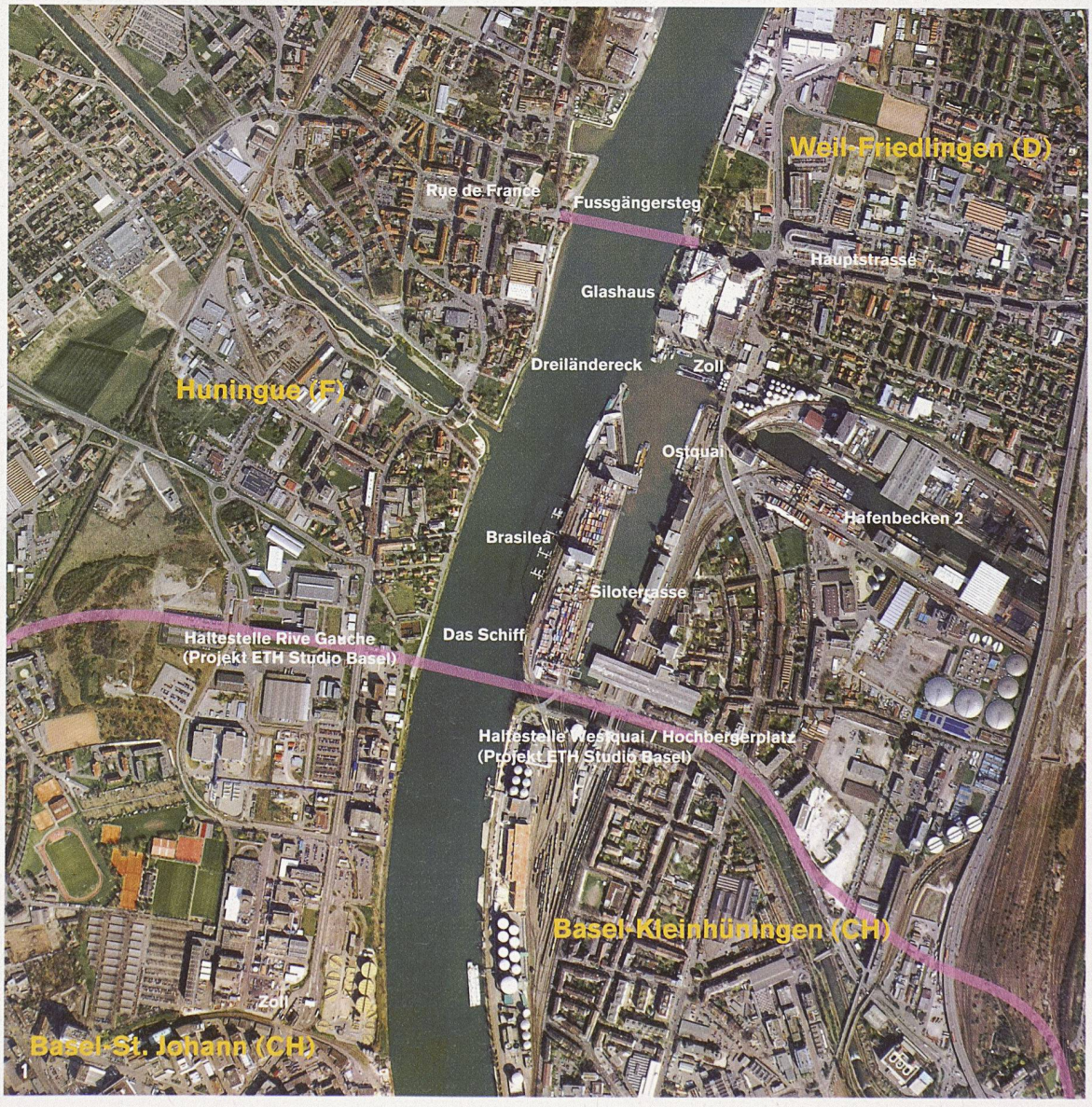
http://www.e-periodica.ch

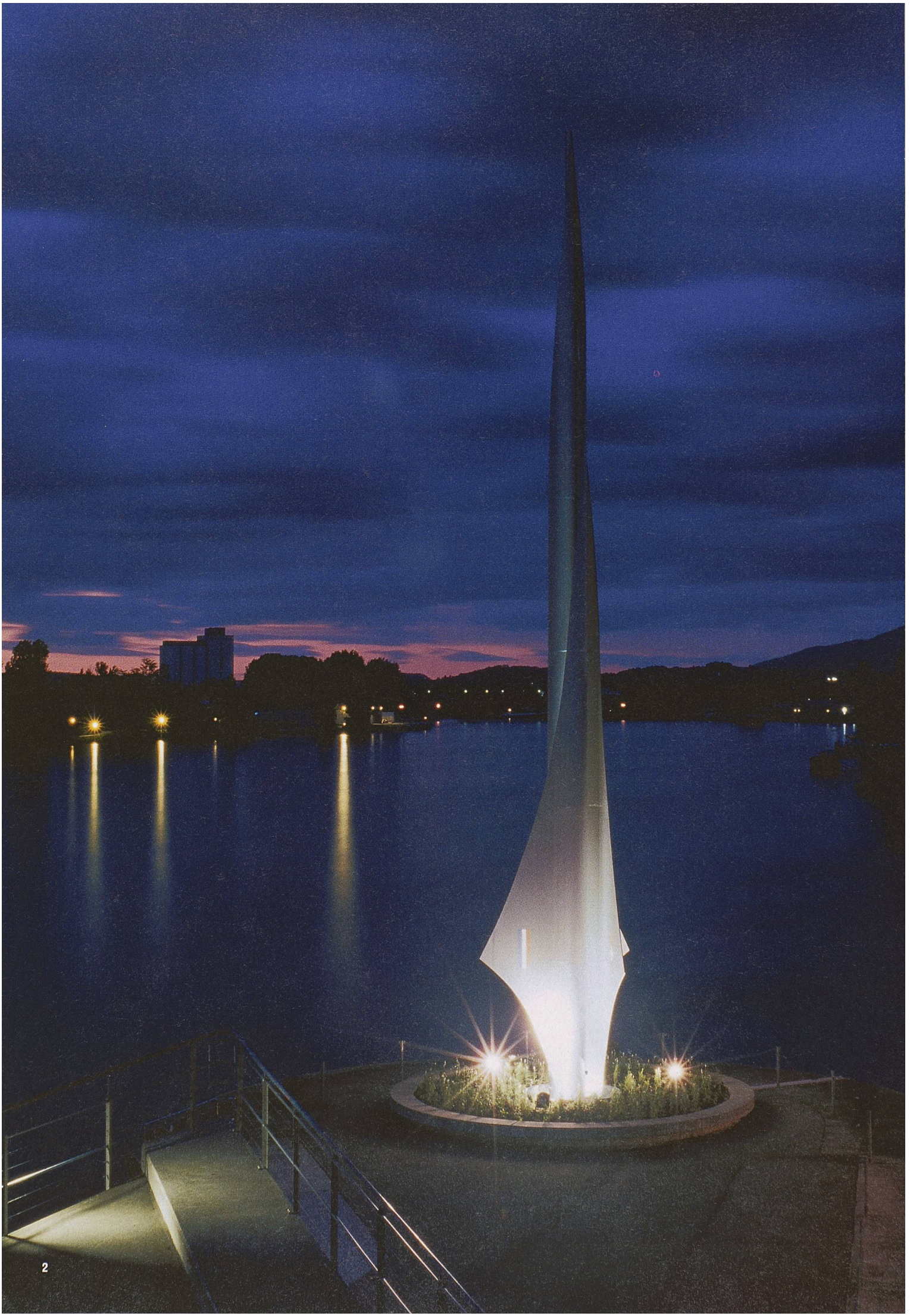
Martin Josephy (Text), Lada Blazevic (Bilder)

Städtische Verdichtung im Norden von Basel

Im Dreiländereck Frankreich - Schweiz - Deutschland liegen verschiedene städtische Entwicklungspotenziale brach. Sowohl die offiziellen Planungen der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) als auch private Initiativen weisen auf das Entstehen grenzüberschreitender Stadtteile hin. Auf Schweizer Seite erfährt der Hafen Kleinhüningen eine Aufwertung durch kulturelle Nutzungen, während im Hafen St. Johann mit einem Kaufangebot von Novartis die Weichen gestellt werden. Die Entwicklung im Norden Basels ist aber in erster Linie abhängig von neuen Verbindungen über den Rhein.

Seit dem Mittelalter hat sich die Stadt Basel ausgehend von der Doppelfigur Grossbasel-Kleinbasel, gespiegelt an der Mittleren Rheinbrücke, aus zwei Zentren heraus entwickelt. Kleinbasel ist als Ausläufer des Wiesentals, nach dem Fall der Stadtmauern in einem weiteren Korsett vollends von einer Landesgrenze zu Deutschland umschlossen; Grossbasel ist mit der geografischen Ausrichtung ins Sundgau und in die südlichen Seitentäler des Rheins gleichermassen beschränkt durch kantonale und nationale Abgrenzungen. Im Wesentlichen hat sich daran auch mit dem Wachstum Basels im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert nichts geändert. In ihrer Studie «Eine Stadt im Werden?» von 1991/92 haben Herzog & de Meuron mit Rémy Zaugg sehr treffend dargelegt, wie

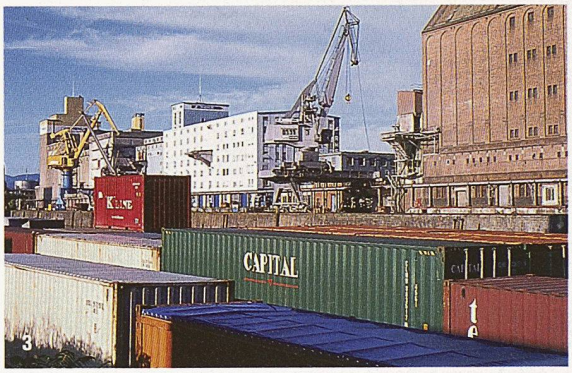


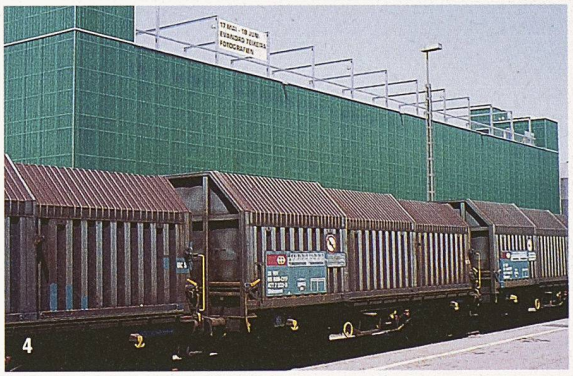


sich das nach Norden wachsende Kleinbasel vom rechten Rheinufer abwandte, das statt der innerstädtischen Spiegelung an einem ungleich-gleichen Alter Ego nur den Blick auf ein fremdes Land am gegenüberliegenden Ufer zu bieten hatte. So war bis vor wenigen Jahren der Besuch des Dreiländerecks, dessen Grenzen genau genommen in der Flussmitte liegen und die auf Schweizer Boden durch eine Skulptur gekennzeichnet wurden (Bild 2), bestenfalls ein bescheidenes Highlight für Schulausflüge, Touristenführungen und Rheinschifffahrten. Eine neue Dimension der Verstädterung führt nun dazu, dass sich der Schwerpunkt der Stadt langsam nach Norden verschiebt – und zwar nicht in einer Bewegung der alten Zentren von Gross- und Kleinbasel, sondern mit dem Sichtbarwerden einer neuen Doppelfigur beidseits des Rheins, welche den beiden bestehenden Polen zwei weitere hinzufügt. Die Vektoren für die zukünftigen Entwicklungen, die von diesen Polen ausgehen dürften, zeigen auf der deutschen Rheinseite ins Markgräflerland und auf der französischen Seite ins Elsass und damit in Richtung einer trinationalen Stadt. Lange bevor hier aber mit tatsächlichen städtebaulichen Veränderungen zu rechnen ist, kündigt sich der Wandel im Basler Hafenquartier Kleinhüningen, im deutschen Weil-Friedlingen und im französischen Huningue durch eine Reihe von neuen Aktivitäten und mehr oder weniger ausgereiften städtebaulichen Projekten an.

Kleinhüningen

Im Basler Rheinhafen sind heute mehrere, zur Hauptsache kulturelle Nebennutzungen angesiedelt, jedoch ohne dass diese beginnende Transformation durch das zuständige kantonale Wirtschafts- und Sozialdepartement aktiv gefördert wurde. Im Gegenteil: Seit Jahren sind die Fronten im Streit um den vom privaten Investor Peter Miescher zusammen mit Herzog & de Meuron geplanten exklusiven Wohnkomplex am Westquai eher verhärtet. Inzwischen wurden die Verträge mit den ansässigen Unternehmen um Jahrzehnte verlängert. Trotzdem haben sich die Pioniere aus der Kultur- und Immobilienszene bereits um eine informelle Entwicklung dieses Gebiets gekümmert. Im Gefolge des Sommerkinos auf der Terrasse des Silos von Hans Bernoulli (Bild 3), dem Werk- und Atelierkomplex «Ostquai», den periodischen Aktivitäten der «Harbourlounge» und der inzwischen geschlossenen «Denkfabrik» haben in diesen Tagen zwei weitere Institutionen ihre Tore geöffnet: Für die Stiftung Brasilea (Bild 4), welche auf Umwegen zu einer grossen Sammlung von Werken des österreichisch-brasilianischen Malers Franz Josef Widmar gekommen ist, wurde das Gebäude der ehemaligen Denkfabrik am Westquai zu einem privaten Kulturzentrum umgebaut; der ebenfalls hier ansässige Architekt Arthur Fischer hat den Betonbau mit einer transluzenten Schicht aus grünen Polykarbonatplatten verhüllt und damit das erste Bauwerk geschaffen, das die begonnene Transformation des Hafens auch nach aussen hin selbstbewusst zur Schau trägt. Nicht weit davon entfernt liegt seit dieser Saison «Das Schiff» (Bild 5) vor Anker, ein zur Mehrzweck-Location umgebautes Ausstellungsschiff, das für die maximal 1280 zugelassenen Besucher mit einem Sonnendeck, einem Restaurant, mehreren Bars, einem Ausstellungsraum und einem Klub aufwartet.





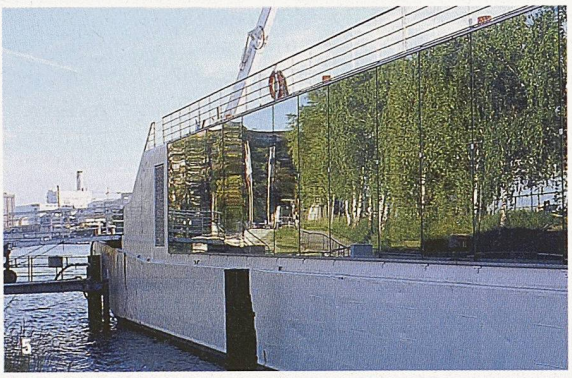
1
Luftaufnahme des Dreiländerecks
(Bild: Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt)

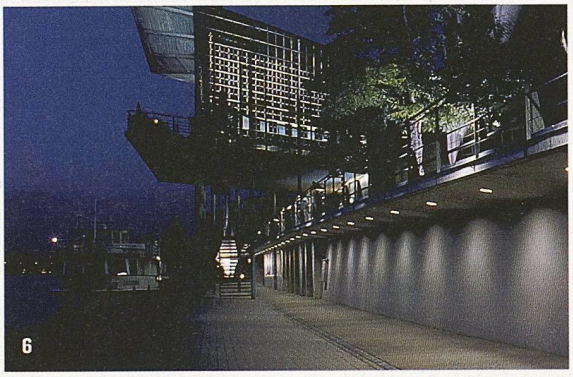
2
Skulptur am Dreiländereck mit Blick auf das französische (links) und das deutsche Ufer (rechts)

3
Im Hintergrund das Backsteingebäude des Bernoulli-Silos

4
Inmitten von Containern und Gleisen steht das Brasilea-Haus, ein ehemaliges Industriegebäude, dessen Betonstruktur mit einer grünen Fassade verkleidet wurde

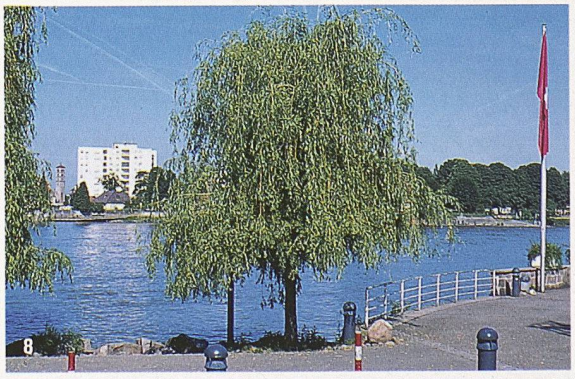
Führung durch das Dreiländereck mit Bootsfahrt
mit Philippe Cabane und Martin Josephy
Samstag, 25. Juni 2005, 15.00 bis ca. 17.30 Uhr
Unkostenbeitrag: sFr. 15.–/ Person
Anmeldung und Information:
pfaff@tec21.ch oder 01 288 90 63





Weil-Friedlingen / Huningue

Während diese neuen Nutzungen im Rheinhafen einer punktuellen Ausweitung des Stadtzentrums von Basel gleichkommen, überlagern sich nur wenige Meter weiter nördlich, jenseits der Landesgrenze hinter dem quer gelegten Hafenbecken 2, die Einflusssphären von ganz unterschiedlichen Polen. Hier in Weil-Friedlingen, ebenso wie an der gegenüberliegenden Rheinseite in Huningue, liegt ein langfristiges, heutzutage aber kaum wahrgenommenes Potenzial für eine künftige Verdichtung städtischer Aktivität am Dreiländereck. Gerade wegen der unmittelbaren Nachbarschaft dominiert auch hier zunächst die Ausstrahlung von Basel in Form von Einkaufsmöglichkeiten für eine preisbewusste Kundschaft aus der Schweiz. Und das «Glashaus» (Bild 7), ein charismatisches Industriegebäude aus dem Jahr 1928 hinter dem Häusergebirge des «Rheincenters» an bester Lage am Rheinufer, haben Schweizer Investoren vor einigen Jahren gekauft. Nach einer Zwischennutzung mit Künstlerateliers soll es demnächst in ein Wohnhaus mit grosszügigen Lofts umgebaut werden. Friedlingen ist aber auch ein ausgedehntes Gewerbe- und Hafengebiet der



5
«Das Schiff» liegt unbeweglich auf dem Rhein und dient seit diesem Sommer als Restaurant und Klub (CH)

6
Die Spitze des Dreiländerecks (CH) ist durch das dreieckige Restaurant und eine Skulptur gekennzeichnet

7
Blick auf das «Glashaus» (links) und das angrenzende «Rheincenter» in Weil (D)

8
Unmittelbar neben dem «Rheincenter» soll der neue Brückenkopf für die Fussgängerüberquerung liegen (D)

9
Huninguer Ufer (F) wo die Brücke einst enden wird, von Weil (D) aus gesehen

10 + 11
Zukünftiger Brückenkopf in Huningue, von dem aus die Rue du France direkt auf den Hauptplatz zuführt

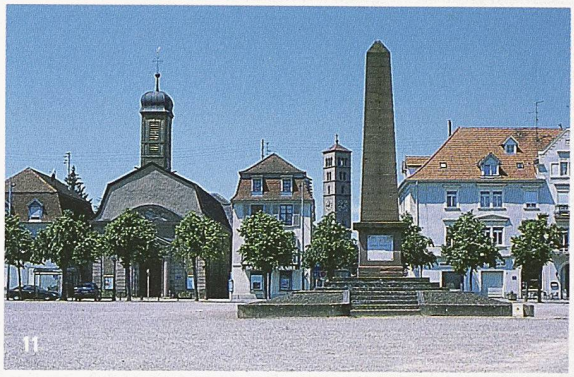
12
Blick von Huningue (F) Richtung Hafen Kleinhüningen (CH)

13
Plan der Fussgängerbrücke, die 2007 eröffnet werden soll (Plan: Feichtinger Architectes in Zusammenarbeit mit LAB)

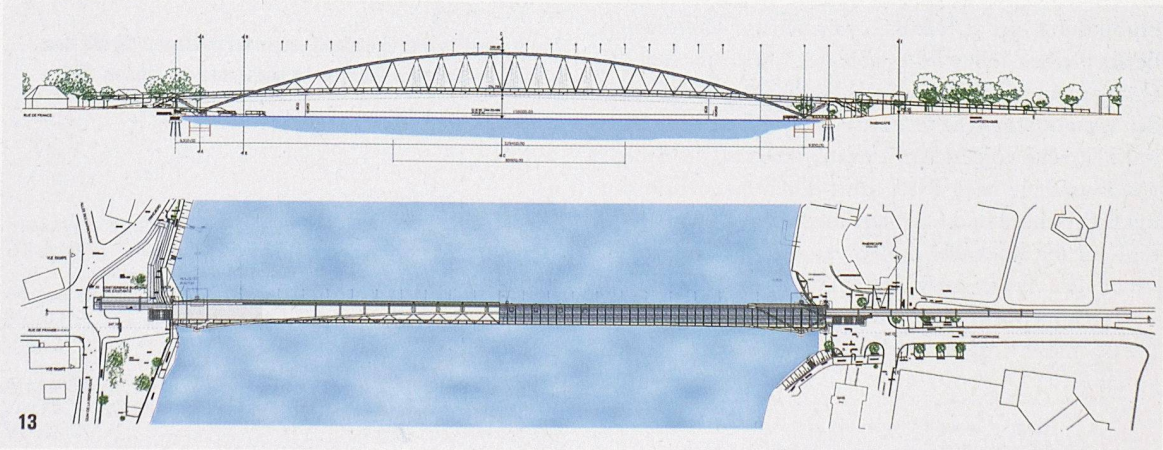
Stadt Weil am Rhein, dessen Entstehung im späten 19. Jahrhundert eng mit der Geschichte der Basler Industrie verbunden ist. Vom Weiler Stadtzentrum ist die frühere «Schusterinsel» durch das Trassee der Deutschen Bahn mit dem jüngst zum Logistikterminal umgebauten Güterbahnhof und einen topografisch bedingten Höhenversprung abgetrennt. Städtebauliche Veränderungen sind an diesem Ort in nächster Zukunft kaum zu erwarten. Für einen tief greifenden Umbau des Patchworks aus Gewerbearealen und kleinteiligen Wohngebieten fehlen der Kommune Geld und Visionen.

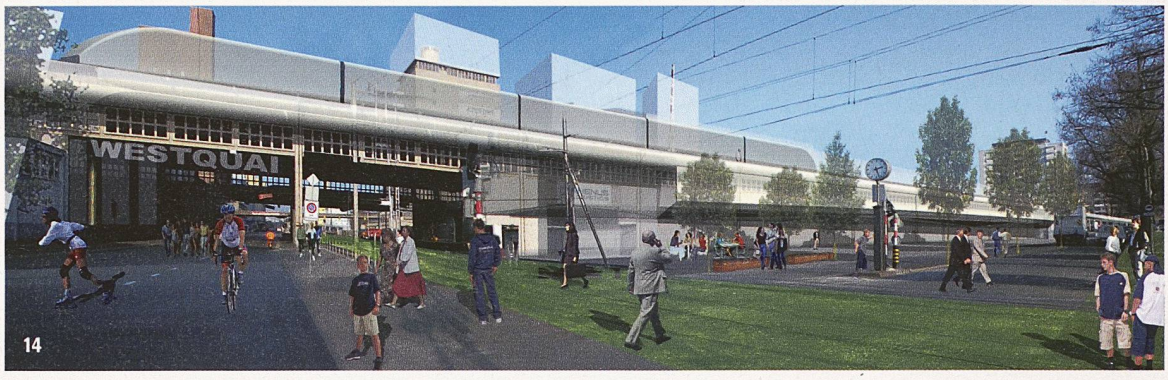
Hingegen dürfte das im Rahmen der länderübergreifenden TAB-Planung erarbeitete und voraussichtlich bis 2007 realisierte Projekt für eine Fussgänger- und Fahrradverbindung auf die andere Rheinseite (Bilder 8–11) eine entscheidende Wende in der Wahrnehmung dieses Stadtteils bringen. Für den Entwurf der Brücke nach Huningue (Bild 13) ist das französisch-österreichische Büro Feichtinger Architectes in Zusammenarbeit mit LAP (Leonhardt Andrä+Partner) verantwortlich, die Projektleitung liegt beim Bauamt der Stadt Weil am Rhein. Durch eine flache Bogenkonstruktion soll der Rhein mit einer symbolischen Geste stützenfrei überquert werden. In der Verlängerung der Hauptstrasse von Weil-Friedlingen genau auf den zentralen Hauptplatz von Huningue ausgerichtet, wird damit eine historische Verkehrsachse neu erschlossen. Denn seit dem Bau der Vauban-Festung Huningue im späten 17. Jahrhundert gab es hier verschiedene Verbindungen über den Fluss, der sich damals noch in zahlreichen Armen durch die Ebene zog. Mehrmals führten Kriege dazu, dass die Anlagen wieder zerstört wurden. Dass der Autoverkehr auch in Zukunft auf die einen guten Kilometer weiter nördlich gelegene Umfahrungsroute über die Palmrainbrücke angewiesen ist, wird zumindest nicht direkt zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Verkehrs führen. Anderseits ignoriert der Entscheid gegen eine Strassenverbindung und für eine Fussgängerbrücke auch die Notwendigkeit einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Am französischen Brückenkopf (Bild 10) will man in Zukunft dem stadträumlich aus dem Ruder gelaufenen Einkaufs- und Gewerbepark in Friedlingen ein vergleichbares Pendant gegenüberstellen.

10


11

12


13



St. Johann Nord

In der Diskussion um den weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn hat das ETH Studio Basel der Professoren Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Roger Diener und Marcel Meili bereits vor der Publikation der Zweckmässigkeitsprüfung zum so genannten «Herzstück» im vergangenen Sommer einen konkreten Vorschlag für eine Rheinüberquerung im Bereich des Dreiländerecks vorgelegt. Aufgrund von städtebaulichen Analysen und Überlegungen, wie nicht mehr befahrene Gleisanlagen der Deutschen Bahn reaktiviert werden könnten, wird mit dieser Variante eine oberirdische Streckenführung entlang der Wiese bis zur Mündung in den Rhein und von dort aus über eine Brücke via Frankreich zum Bahnhof St. Johann favorisiert. Vorausgesetzt, dass in absehbarer Zeit eine S-Bahn-Verbindung in diesem Bereich realisiert wird, würde damit zusammen mit dem geplanten Fussgängersteg im Norden von Basel eine Entwicklung gefördert, die in der heutigen Situation durch die grosse Distanz zwischen der Basler Dreirosenbrücke und der Palmrainbrücke oberhalb von Friedlingen und Huningue blockiert ist. Ganz offen bleibt dabei die Frage, wie sich das Gebiet zwischen dem Basler Stadtteil St. Johann und dem Zentrum von Huningue verändern wird.

Mit dem jüngst veröffentlichten Angebot von Novartis, dem Kanton Basel-Stadt das Areal des Hafens St. Johann (Bild 15) abzukaufen und es dem entstehenden Campus einzugliedern, sind auf schweizerischer Seite die Eckpfähle gesetzt: Von der städtebaulichen Einbindung der Uferzone, welche im öffentlichen Besitz bleiben soll, wird es abhängen, wie sehr sich die Stadt entlang des Rheins nach Norden hin öffnet. Auf der französischen Seite ist das Ufer heute über eine weite Strecke von Industriearealen besetzt; die Strasse von Huningue nach Basel führt durch einen Korridor mit Sichtschutz und Stacheldrahtzäunen, bevor sie am Zoll auf die Rückseite des Novartis-Campus (Bild 16) stösst. Die Frage nach der zukünftigen Entwicklung wird sich hier in erster Linie daran entscheiden, welche Areale mittelfristig für andere Zwecke genutzt werden könnten.

Martin Josephy, Architekt und Publizist,
2002–2004 Leiter des ETH Studio Basel,
martin.josephy@gmx.net

14
Mögliche S-Bahn-Haltestelle im Bereich der Wiese-Mündung in Kleinhüningen (Bild: ETH Studio Basel / Lukas Küng, Ramias Steinemann)

15
Blick von der Dreirosenbrücke (CH) auf den Hafen St. Johann und das rechte Rheinufer mit dem Hafen Kleinhüningen (CH)

16
Eine Strasse im Niemandsland verbindet Huningue (F) mit dem zukünftigen Novartis-Campus im nördlichen St. Johann (CH)

Literatur

Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Rémy Zaugg: Eine Stadt im Werden?, 1991/92. Studie im Auftrag des Gewerbeverbandes Basel-Stadt, teilweise veröffentlicht in: architheses, Nr. 6, 1992, S. 28–43.

Peter Miescher: Projekt Rheinhafen-Westquai, in: Basel: Visionen und verpasste Chancen. Schwabe & Co., 2000, S. 35–45.

www.ostquai.ch

www.dasschiff.ch

Studienprojekt und Diplomarbeit zur Regio-S-Bahn Basel, Lukas Küng und Ramias Steinemann, ETH Studio Basel / ETH Zürich, 2002/2004

www.herzstück.ch

Basler Zeitung, 15. Februar 2005 (St-Louis / Huningue)

Basler Zeitung, 27.–30. Mai 2005 (Novartis-Campus / Hafen St. Johann)

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 Planungsperimeter 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

12

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