

# Aus Gegen- wird Miteinander

Autor(en): **Waltert, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **142 (2016)**

Heft 42: **Basel 3Land : Grenzen überwinden**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-632804>

## 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.

BASELS STADTENTWICKLUNGSPOTENZIAL: VON BASEL NORD ZUM 3LAND

# Aus Gegen- wird Miteinander

Basel, Huningue und Weil am Rhein gehen die Zukunft zusammen mit den Wirtschaftsakteuren an. Aufgrund ähnlicher Probleme und Interessen sehen sie nun – nach Jahrzehnten fehlender Koordination – die Chance für einen gemeinsamen Weg in der räumlichen Entwicklung. So sollen für 20 000 Menschen neue Wohn- und Arbeitsräume entstehen.

Text: Thomas Waltert

Die Zukunft findet im Norden statt!». Diese Aussage machte Barbara Schneider, die Basler Baudirektorin von 1996 bis 2008, zur Eröffnung der Nordtangente im Jahr 2007. Nun kann man festhalten, dass Politiker geneigt sind, in Momenten einer festlichen Einweihung eines Milliardenprojekts die Zukunft zu euphorisch zu schildern. Der Aussage von Barbara Schneider lag aber viel Wissen über den Bau der nördlichen Stadttangente zugrunde, deren Einbettung in die Stadtentwicklung und auch einige Indizien über deren zukünftige Wirkung. Um die Entwicklung im Norden Basels in den letzten 15 Jahren in Erinnerung zu rufen und eine Vorstellung zu bekommen, welches städtebauliche Potenzial damit verbunden ist, begeben wir uns auf eine räumliche und zeitliche trinationale Stadtwanderung.

## Die Nordtangente als Entwicklungsmotor

Noch 1986 hatte Barbara Schneider, damals als SP-Grossrätin, gegen den Bau der Nordtangente gestimmt. Auf den ersten Blick scheint es ironisch, dass sie Jahre später als Basler Baudirektorin die Nordtangente hat bauen und eröffnen müssen. Dabei musste sie sich jedoch nicht verbiegen, denn ihr und den Stadtplanern der 1990er- und 2000er-Jahre ist es gelungen, den Bau der Nordtangente stadtverträglich zu gestalten.

Das 1987 genehmigte generelle Vorprojekt der Nordtangente war ein städtebauliches Schauerprojekt. Im Abschnitt Voltaplatz bis zum Bahnhof St. Johann war vorgesehen, die Stadttangente in eingehauster Hochlage über die Voltastrasse zu führen. Der Stadt gelang es, unterstützt durch die kritische Zivilgesellschaft, das Bundesamt für Strassen (Astra) in die Mitverantwortung zu nehmen und das brachiale Vorprojekt in eine stadtverträgliche Autobahntangente in Tieflage weiterzuentwickeln. Im Zug der Projektent-

wicklung wuchs das gegenseitige Vertrauen der Stadt- und Bundesbehörden, sodass die Zusammenarbeit über den Tief- und Autobahnbau hinausgehen konnte. Um das städtebauliche Potenzial des Infrastrukturprojekts weiter zu nutzen, schuf die Stadt zusammen mit dem Astra ein temporäres «Nationalstrassenvermögen». Aus diesem Topf wurden die für die Stadtreparatur wichtigen Grundstücke erworben. Auf Grossbasler Seite waren das die nördlichen Liegenschaften entlang der Voltastrasse.

Diese Grundstücke bildeten zusammen mit Brachflächen der SBB entlang der Elsässer Bahnlinie die Grundlage für das Stadtreparaturprojekt ProVolta, das 2003 vom Grossen Rat genehmigt wurde. Die politische Zusage für den Bebauungsplan war verknüpft mit der Forderung an die Stadtplaner, die Entwicklung umgehend voranzutreiben, damit das Quartier nach einem Jahrzehnt Nordtangente-Baustelle zur Ruhe kommen konnte.

Um diese Forderung zu verstehen, muss man sich vergegenwärtigen, wie Basel zu Beginn der 2000er-Jahre tickte: Die Leerwohnungsziffer war bei 1.5% (heute 0.4%), die Bevölkerungszahl war immer noch am Schwinden – von 238 000 Einwohnern in den 1970er-Jahren auf nur noch 188 000 im Jahr 2003. An die Renaissance der Städte glaubten nur ein paar Unentwegte: Man zweifelte, Investoren zu finden, die bereit waren, im Basler Norden zu investieren. Die Politik sah sich 2001 gargezwungen, mit dem Projekt IAK die «integrale Aufwertung Kleinbasels» ins Leben zu rufen. Mit dem IAK (ab 2005: «Stadtentwicklung Basel Nord») wurde ein mehrjähriges integrales Projekt initiiert, das die Abwärtsspirale in den Nordquartieren (Segregation, Drogenhandel, Littering etc.) aufhalten sollte.

Neben dem Stadtreparaturprojekt ProVolta, mit dem parallel zum Autobahnbau das Quartier St. Johann gegen Norden weitergebaut werden konnte, fiel der Startschuss für zwei andere Grossprojekte im Basler Norden

in den Zeitraum des Nordtangentenbaus: 2001 präsentierte Daniel Vasella den Masterplan von Vittorio Magagnoli Lampugnani über das Werk St. Johann, aus dem der Novartis Campus entstehen sollte. Der Entscheid beinhaltete nicht nur einen Plan, sondern auch die finanzielle Grundlage für die ersten zehn Jahre im Umfang von zwei Milliarden Franken für Planung und Bau. 2004 stimmte die Basler Bevölkerung mit einer klaren Mehrheit dem Bebauungsplan Erlenmatt zu. Damit konnte die Transformation des 18 Hektar grossen Areals des ehemaligen Güterbahnhofs der Deutschen Bahn hin zu einem Kleinbasler Stadtquartier in Angriff genommen werden. Für Basel-Stadt bedeuteten diese beiden Projektentscheide nach Jahren der Stagnation, dass die Investitionen von rund 1.6 Milliarden Franken für 3.2 km Stadtautobahn bei den privaten Akteuren Anklang fanden und multipliziert wurden.

Barbara Schneider hatte 2007 nicht nur diese Gewissheit. Auch weitere Indizien sprachen dafür, dass der Funke übergesprungen war: Die Stiftung Habitat sprang auf den ProVolta-Zug auf, erwarb 2005 an der Lothringerstrasse eine Häuserzeile und begann innovativ mit der Umnutzung im Bestand (u. a. Musiker-Wohnhaus, vgl. TEC21 31–32/2010 und TEC21 1–2/2016). Die SBB gaben 2006 eine Machbarkeitsstudie für die Neunutzung des Lysbüchelareals in Auftrag und brachten dieses rund sechs Hektar grosse, stark unternutzte Gewerbeareal zwischen Nordtangente und französischer Landesgrenze unter dem Titel «VoltaNord» in die Projektorganisation ProVolta ein. Ausserdem legte eine initiative Gruppe von Kreativen mit Unterstützung der Christoph Merian Stiftung 2006 ein Umnutzungskonzept für den Bahnhof St. Johann vor, mit dem der ehemalige «französische Bahnhof» in ein Gründerzentrum für die Kreativwirtschaft umfunktioniert wurde. Und mit Novartis schloss die Stadt 2005 eine weitreichende Planungsvereinbarung über die städtebauliche Einbettung des Novartis Campus ab, in der neben zehn anderen Projekten der Rückbau und die Verlagerung des Hafens St. Johann festgelegt wurden.

Diese in direktem Zusammenhang mit der Stadtautobahn stehenden Projekte zeigten, welchen Gewinn der Bau der Nordtangente auf der städtebaulichen Ebene brachte. Das Projekt VoltaNord und vor allem das von der Stadt und Novartis gemeinsam initiierte Projekt Novartis Campus Plus zeigten Wirkung darüber hinaus – mehr ungewollt als beabsichtigt wurde damit der Startschuss für die Planung über die Landesgrenzen hinaus gegeben. Dies bringt uns auf unserer Zeitreise in die Jetztzeit und zum trinationalen Stadtentwicklungsprojekt 3Land.

## Strukturwandel als Chance

Abgesehen vom ehemaligen Fischerdorf Kleinhüningen, das 1906 von der Stadt Basel eingemeindet wurde, sind die heute prägenden baulichen Strukturen nördlich der Nordtangente relativ jung; sie entstanden ab Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Blick auf den Zonenplan der Stadt Basel zeigt rund um die Quartiere Klybeck und

Kleinhüningen grosse blaue Flächen: Industrie- und Gewerbeareale. Die Stadtentwicklungsprojekte Erlenmatt, ProVolta, VoltaNord und Novartis Campus verbindet, dass sie allesamt Transformationen von Industrie-, Gewerbe- und Bahnarealen sind, die nach 150-jährigem Gebrauch ihren Dienst in der ursprünglichen Form getan haben und neuen Nutzungen zugeführt werden können.

Mit dem Anspruch, den Novartis Campus im Stadtbild präsenter darzustellen, und dem Wunsch, den Hafen St. Johann zu verlagern, wurde der Fokus in der Entwicklung auf eine im Basler Norden prägende Nutzung gelegt: die Hafenareale – bis dahin ein Tabuthema in der Stadt. Die Hafenwirtschaft genoss einen Sonderstatus, der über Jahre keine Diskussion über die notwendigen Funktionen, Areale und Investitionen zulies. Erst der Anstoss des globalen Konzerns und der daraufhin formulierte Auftrag des Parlaments, eine «abgestimmte Hafen- und Stadtentwicklung» zu erarbeiten, zwang die vermeintlichen Gegenspieler – Stadtplaner und Hafenakteure – an einen Tisch.

Und siehe da, statt des erwarteten Kampfs um die Hafenareale entdeckte man in kürzester Zeit die gemeinsamen Interessenlage: Für den Hafen haben die Hafenbecken über die Jahrzehnte an Bedeutung gewonnen. Die städtebaulichen und hafenwirtschaftlichen Analysen setzten eine Win-Win-Entwicklung in Gang. Die Hafenwirtschaft soll mit einem neuen, dritten Becken fit für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gemacht werden, komplettiert mit einem neuen Containerterminal und einer Weiterentwicklung der Hafenbahn (vgl. TEC21 20/2016). Für diese flächenintensiven neuen Hafen- und Logistikanlagen bietet sich die Transformation eines 150-jährigen Areals der Deutschen Bahn an. Die DB betrieb nördlich des ehemaligen Güterbahnhofsareals ein seit 1852 mit einem Staatsvertrag versehenes Rangierbahnhofsareal. Dieses 33 Hektar grosse Areal ist prädestiniert, die Zukunft der Bahn (4-Spur-Ausbau der NEAT-Zulaufstrecke Karlsruhe–Basel), der Logistik und der Hafenwirtschaft (Gateway Basel-Nord mit drittem Hafenbecken und weiterentwickelter Hafenbahn) aufzunehmen.

Die Strategien der Hafenwirtschaft sind in enger Abstimmung mit der Stadtentwicklung entstanden. Für Basel-Stadt bedeutet dies, dass einerseits in die ökologisch sinnvolle Rheinschifffahrt und in die nationale Güterverkehrsinfrastruktur investiert werden kann, andererseits eröffnet sich eine konkrete städtebauliche Perspektive. Die für die Hafenwirtschaft kurz- bis mittelfristig nicht mehr relevanten rheinnahen Areale Klybeckquai und Westquaiinsel sowie das keilähnlich zwischen dem Klybeckquartier und dem Quai sich befindende, rund sieben Hektar grosse Hafenbahnhofsareal können neuen Nutzungen zugeführt werden. Mit den 200 bis 300 Millionen Franken Investitionen in den notwendigen Ausbau der Hafen- und Logistikwirtschaft gewinnt Basel-Stadt im Nachgang rund 22 Hektar Transformationsareale für rund 5000 bis 7000 Einwohner und Arbeitsplätze mit direktem Rheinanstoss (vgl. TEC21 20/2016).

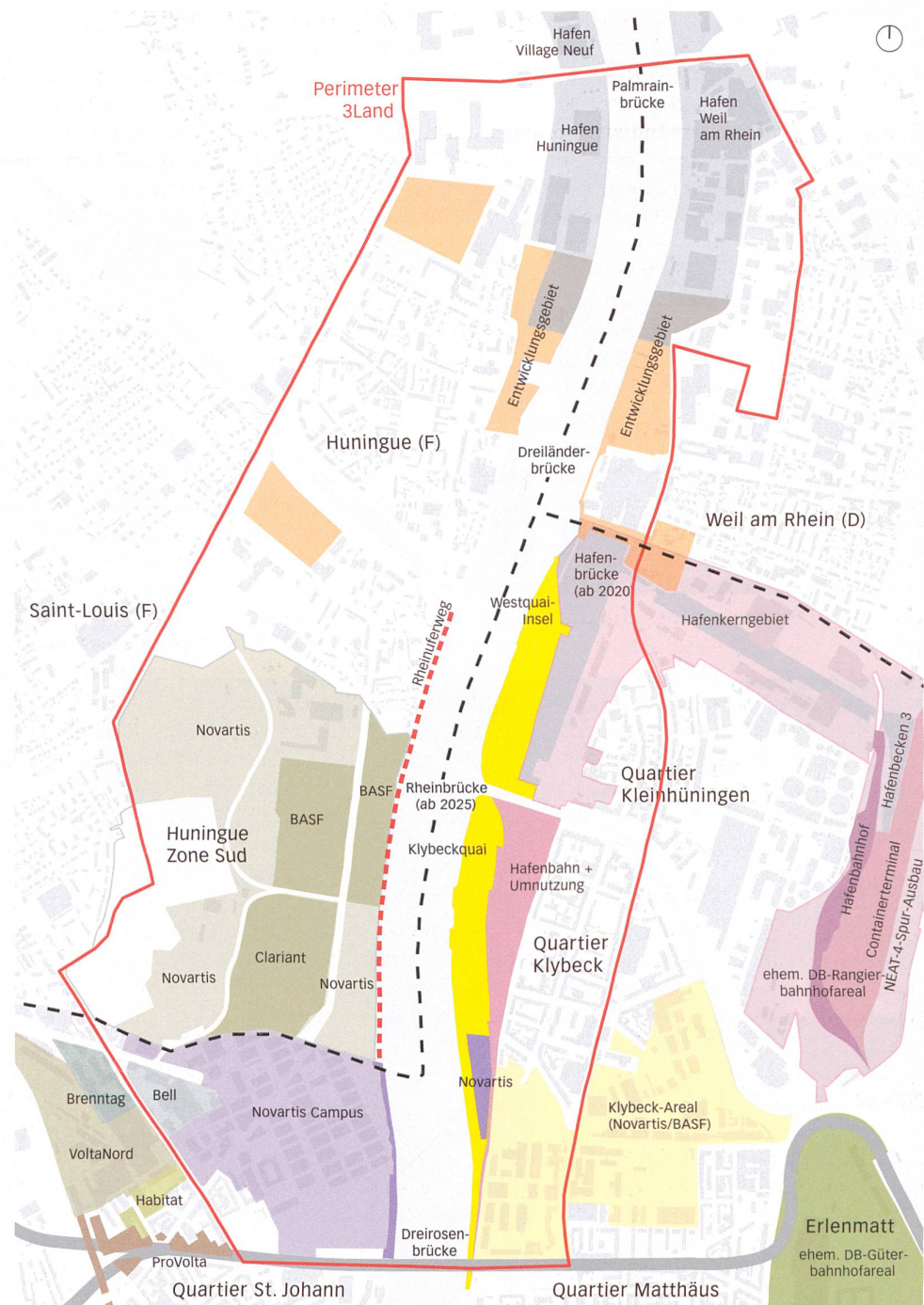
## Von einer Basler Vision zum grenzüberschreitenden Projekt

Zum Zeitpunkt, als die Basler Stadtplaner zusammen mit den Hafenakteuren die gemeinsame Strategie für die Hafenareale und Stadtentwicklung in den nördlichsten Quartieren Klybeck und Kleinhüningen erarbeitet hatten, war klar, dass die direkt Betroffenen in den weiteren Prozess aktiv involviert werden mussten – insbesondere die beiden Nachbarstädte Huningue und Weil am Rhein. Vor der Präsentation der Basler Vision beim Bürgermeister in Huningue, Jean-Marc Deicht-

mann, und dem Weiler Oberbürgermeister Wolfgang Dietz war man sich über deren Reaktion unsicher. Allzu oft war die erste Reaktion der Basler Nachbarn: «Für Basel die Rosinen, die ungeliebten Nutzungen sollen bei uns untergebracht werden!»

Doch die Reaktion der beiden Bürgermeister fiel überraschend anders aus. Mit grosser Aufmerksamkeit hörten sie sich die Basler Vision an und waren bereit, den nächsten Planungsschritt gemeinsam zu tun. Eine glückliche Fügung, die sich heute, fünf Jahre nach dem ersten Treffen, als weiser und zugleich logischer Entscheid darstellt. Denn die Problemlage ennet der

→ Fortsetzung S. 40



**Entwicklungsareale im Basler Norden und im 3Land:** Die Karte zeigt sowohl aktuelle Transformationsareale als auch Gebiete, deren Entwicklung bereits weitgehend abgeschlossen ist.

**Ehemalige Industrieareale werden Entwicklungsgebiete:** Das Areal **VoltaNord** (rechts), die Areale **Novartis**, **Clariant** und **BASF** befinden sich unmittelbar ennet der Landesgrenze auf französischem Boden (unten).



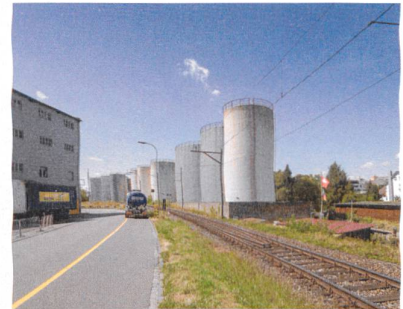
**Zone Sud:** Die Industrieareale sind abgegrenzt und gesichtslos. Wohngebiete grenzen auf der französischen Seite unmittelbar an (Bildfolge links). Diese Areale werden in den Entwicklungsprozess miteinbezogen.

**Städtebauliches Vis-à-vis:** Entlang der Rheinufer werden in **Huningue** und **Weil am Rhein** sowohl bauliche als auch landschaftliche Projekte realisiert (rechts). Beide Städte werden sich zum Rhein entwickeln. Auf der französischen Seite (unten) wird entlang des Ufers eine Wohnbebauung entstehen, und die öffentlichen Räume werden aufgewertet. In Weil am Rhein auf der gegenüberliegenden Flussseite wird der Rheinpark vergrössert und aufgewertet; genau wie in Huningue werden auch dort Wohnbauten als Pilotprojekte realisiert.

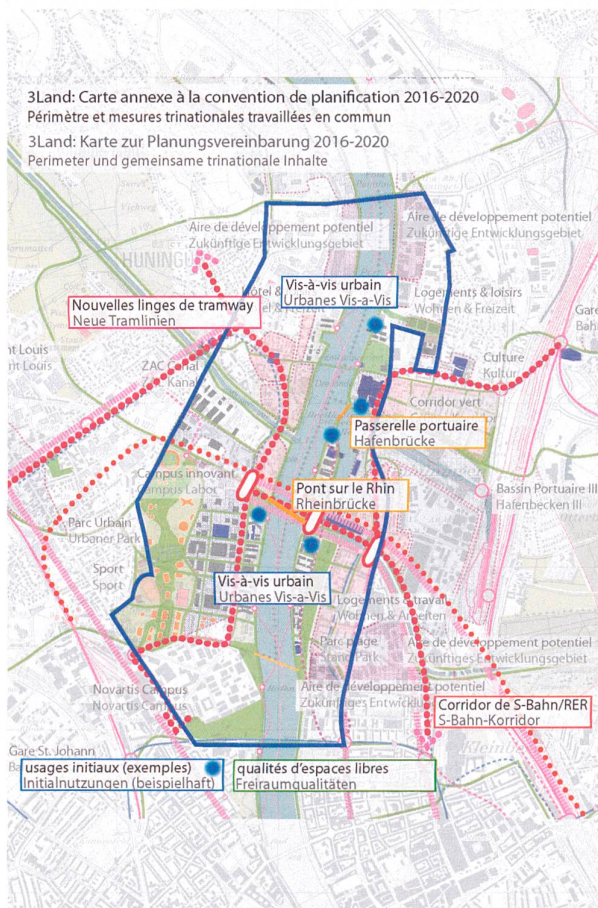




**Zusammen wachsen:** Am Grenzpunkt zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein (oben) gehen die Entwicklungsgebiete beidseits der Landesgrenzen nahtlos ineinander über. An die Hafenareale Weil am Rhein schliesst das Entwicklungsgebiet um den Rheinpark in Friedlingen an, die Tankanlagen im Hafenkerngebiet sind Teil des binationalen Entwicklungsgebiets rund um den Zoll Friedlingen (Bildfolge rechts).



**Entwicklungsgebiet Klybeck:** Auf der rechten Rheinseite, vis-à-vis vom Novartis Campus, werden Areale zur städtebaulichen Entwicklung frei (oben). Das Areal «klybeckplus» wird ein wichtiger Baustein in der städtebaulichen Entwicklung von Basel Nord (Bildfolge links).



**Entwicklungsvision für das 3Land:** Die Karte zur Planungsvereinbarung 2016–2020 zeigt den Perimeter und die gemeinsamen Inhalte: Wo ist welche Nutzung sinnvoll? Wie begegnen sich die drei Länder in Zukunft an ihren Schnittstellen? Wie schafft man ergänzende Vis-à-vis-Situationen?

Landesgrenzen sind ähnlich: Die Grenzlagen brachten es mit sich, dass die Infrastrukturen meistens mehrfach aufgebaut wurden. Auch Huningue hat, ebenfalls wie Village-Neuf, einen Rheinhafen, und Weil am Rhein verfügt gar über drei Hafensareale. Die Situation in den deutschen und französischen Hafensarealen ist ähnlich: Aus heutiger Sicht sind sie zu gross, es wurde kaum in Anlagen investiert, die den neuen Güterprozessen Rechnung tragen würden, und sie verfügen über viele ebenerdige Lagerplätze für offen transportierte Güter, wie Kohle, Steine und ähnliche Schüttgüter. Das Potenzial, diese Anlagen zu konzentrieren, ist enorm. In Abstimmung mit der Hafenwirtschaft können im Nachgang die frei werdenden Areale der Stadtentwicklung zugeführt werden.

In Weil am Rhein sind die Hafensareale praktisch auf der ganzen Länge dem Rhein nach aufgereiht. Für den Hafen Weil bieten die beiden nördlich der Palmrheinbrücke gelegenen Areale eine gute Möglichkeit, die Anlagen zu konzentrieren. Das südliche Areal kann so kurz- bis mittelfristig für die Stadtentwicklung nutzbar gemacht werden, um den Stadtteil Friedlingen zum Rhein hin zu öffnen und auszubauen.

## Trinationales Raumkonzept

Die Städte Huningue, Weil am Rhein und Basel haben 2010 das Team MVRDV/Josephy/Cabane für eine trinationale Entwicklungsvision engagiert, die auf der bestehenden Basler Strategie aufbaut. In Workshopverfahren, mit Partizipation der trinationalen Hafeninstitutionen, wurden Ziele und Ansprüche abgeglichen und eine Vision für eine trinationale Teilstadt entworfen. Dabei wurde für jede Stadt eine individuelle städtebauliche Strategie mit neuen binationalen Brücken, Erschliessungsachsen und verbindenden Landschaftsräumen entworfen. Diese Entwicklungsvision für das 3Land überzeugte die politischen Entscheidungsträger, sodass sie umgehend durch eine gemeinsam getragene Planungsvereinbarung und Projektfinanzierung konkretisiert wurde.

Ziel und Aufgabe der Planungsvereinbarung 2012–2015 war, die erste Vision zu einem Raumkonzept 3Land weiter zu entwickeln. Für diese Aufgabe konnte das Büro LIN aus Berlin/Paris gewonnen werden. Das Raumkonzept (siehe Planauszug links) zeigt in einer grenzüberschreitenden Perspektive auf, wie sich die Landschaft, die Siedlungs- und öffentlichen Räume und die Mobilität trinational entwickeln können.

Diese Arbeitsphase wurde von den drei Städten breiter abgestützt. Der TEB (die Geschäftsstelle des trinationalen Eurodistrikts Basel) unterstützt den grenzüberschreitenden Prozess administrativ und prozessorientiert, die IBA Basel 2020 übernimmt wichtige Funktionen innerhalb der Arbeitsgruppen mit Fokus auf nachhaltige Programmation und grenzüberschreitende Landschaftsqualitäten (vgl. TEC21 38–39/2016).

In der Phase ab 2016 wird es darum gehen, das Raumkonzept 3Land mit vertiefenden Planungen weiter zu festigen und erste Vorhaben zur Baureife zu bringen. Hier erhalten die drei Städte Basel, Huningue und Weil am Rhein zusätzliche Unterstützung durch die Entscheidungsträger und Fachleute aus der Stadt Saint-Louis, dem Département du Haut-Rhin und der Communauté des Communes des Trois Frontières. Auf deutscher Seite komplettiert der Landkreis Lörrach die Projektorganisation. •

(Weitere Informationen hierzu unter: [www.3-land.net](http://www.3-land.net))

Der Hafen Huningue verfügt über keine Umschlagsanlagen und funktionierte in den letzten Jahren primär als Standort für gewerbliche Lagerhallen. In Abstimmung mit der VNF (Voies navigables de France), die in Frankreich zentral für die Hafensareale zuständig ist, entwickelt die Stadt Huningue nördlich der Dreiländerbrücke eine erste grosse Pilotparzelle – an attraktiver Lage am Rhein und vis-à-vis der Weiler Pilotparzelle.

Mit der Zone Sud, die unmittelbar an den Novartis Campus anschliesst, verfügt Huningue zudem über eine immense Industriezone von 80 Hektar, die Produktionsbetriebe, Parkierungs- und Sportflächen von Novartis und BASF sowie eine Brachfläche von ehemaligen Produktionsanlagen der Clariant umfasst. Es handelt sich hier keineswegs um prosperierende Produktionsgelände – ähnlich den Schweizer Arealen verlangt der wirtschaftliche Strukturwandel nach neuen Ideen für die Umnutzung. Mit der Zusage von Huningue und Weil, die Planung am Rhein trinational anzugehen, wuchs der Planungsperimeter von ursprünglich 22 Hektar auf Basler Seite um fast das Zwanzigfache: Der 3Land-Perimeter umfasst insgesamt 400 Hektar,

davon sind 175 Hektar konkrete Transformationsareale. Damit könnten in Zukunft Wohn- und Arbeitsräume für 20000 Menschen geschaffen werden.

### Zusätzliche Entwicklungsareale im Basler Norden ergänzen die Planung

Parallel dazu schritt die Entwicklung im Basler Norden voran. Im Mai 2016 haben die Firmen BASF und Novartis zusammen mit der Stadt Basel die Planungsabsichten über die Werkareale Klybeck der Öffentlichkeit präsentiert. Novartis wird sein Kernareal im Süden auf einem Fünftel der Fläche konzentrieren; die BASF wird das rund 30 Hektar grosse ehemalige Ciba-Geigy-Werkareal ganz verlassen und ihre Einheiten auf dem Rosental-Areal beim Badischen Bahnhof konzentrieren. In der heutigen geschlossenen Form schiebt sich das Areal Klybeck wie ein Riegel zwischen die Quartiere Matthäus und Klybeck (vgl. Übersichtskarte zu den Transformationsarealen auf S. 37). Dieses Gelände soll in Zukunft zu einem lebendigen, vielschichtigen Stadtquartier entwickelt und für die Bevölkerung und Drittfirmen geöffnet werden.

Bereits im nächsten Sommer werden die Resultate der städtebaulichen Testplanung vorliegen und zusammen mit den parallelen Projekten in einen Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck überführt und in eine breite öffentliche Diskussion gebracht werden. Die Transformation «klybeckplus» komplettiert nicht nur die Planungen im Norden Basels, die mit dem Bau der Nordtangente vor über einem Jahrzehnt ihren Anfang nahmen, sondern stellt auch für die 3Land-Entwicklung einen bedeutenden Stadtbaustein dar.

### Die Jahrhundertchance nutzen

Das Projekt 3Land ist einmalig in Europa. An keiner anderen Grenzlage findet die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend aufeinander abgestimmt in drei Ländern statt. Für die in engen Grenzen liegende Stadt Basel ist die Gleichzeitigkeit des wirtschaftlichen Strukturwandels, der nicht auf einen Zusammenbruch von Wirtschaftszweigen folgen muss, sondern gemeinsam mit den Wirtschaftsakteuren – sei es der Hafen, die Logistik oder die Pharmaindustrie – erfolgen kann, ein Segen. Dass dieses Zeitfenster mit einer guten Partnerschaft zu den Nachbarstädten, die vor ähnlichen Problemen stehen, zusammenfällt, während gleichzeitig die urbanen Räume im Wachstum begriffen und zudem die Finanzhaushalte im Lot sind, macht die Ausgangslage zu einer Jahrhundertchance.

Mit Blick vom Dreiländereck über die Weite des Dreilands und mit dem Bewusstsein über die bauliche Entwicklung der letzten 15 Jahre, die bereits weit fortgeschrittenen Planungen für die Hafen- und Logistikausbauten und die im Raumkonzept 3Land aufgezeigten städtebaulichen Potenziale für die Transformationsareale wird klar, was Barbara Schneider schon 2007 mit ihrem Votum «Die Zukunft findet im Norden statt» gemeint hat. Hans-Peter Wessels, der 2009 von Barbara Schneider die Leitung des Basler Bau- und Verkehrsdepartement übernommen hat und als eigentlicher Vater des 3Land-Projekts gelten kann, formuliert es so: «Die Zukunft ist trinational!» •

Thomas Waltert, Stadtplaner FH, Urban Management CUREM, Leiter Gesamtentwicklung Basel Nord, Planungsamt des Kantons Basel-Stadt



Entwicklungsgebiet 3Land: Blick von der «Passerelle des Trois Pays» auf das Dreiländereck.