



Die Dreiländerbrücke verbindet Frankreich und Deutschland. Sie ist elf Jahre alt und aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken. Sie wird jährlich von doppelt so viel Fussgängern und Velofahrern benutzt wie bei ihrer Erbauung prognostiziert.

Urbanistik

Drei Länder, ein Stadtteil

Deutschland, Frankreich und die Schweiz planen an einem gemeinsamen Stadtteil. «Das ist eine Jahrhundertchance, damit das Dreiland besser zusammen wächst», betont Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister Basel-Stadt. Und vermutlich hat er Recht.

Von Alexandra von Ascheraden

Innerhalb der Schweiz balgen sich Basel-Stadt und Basellandschaft wie gewohnt nachbarschaftlich und unermüdlich, gern zum Beispiel um die Höhe der Beiträge zur Finanzierung von Oper oder Universität. An seiner Nordgrenze aber plant Basel-Stadt zusammen mit seinen nördlichen Anrainern unterdessen in aller Harmonie ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Stadtviertel. Durch die abgestimmte Planung sollen sich in diesem Raum Infrastruktur, Verkehrsströme, Wohnen, Freizeitangebote und Industrie zu einem Ganzen fügen.

Neue Rheinbrücke geplant

Die vor kurzem der Öffentlichkeit vorgestellte «trinationale Verkehrsstudie 3Land» soll den Rahmen umreissen, etwa auch für nachhaltige Entwicklung. Die zentrale Ader des neuen Stadtteils soll von einer neuen Brücke gebildet werden. Sie wird das rechte Basler Rheinufer in der

Nähe des Basler Hafens etwa auf Höhe des Klybeck-Areals erstmals direkt an die französische Kleinstadt Huningue anbinden. Die Brücke soll für den motorisierten Verkehr gesperrt sein und somit nur für den ÖV, Velofahrende und Fussgänger zugänglich sein. Zumindest für den Langsamverkehr wären damit endlich die umständlichen Umwege wegen des trennenden Rheins passé.

Dieser Brückenschlag wäre das Herzstück im Dreiländerstadtteil. Nach heutigen Schätzungen wird er «Wohnraum und Arbeitsplätze für 20 000 Menschen bringen – zusätzlich», wie Marc Keller von der Kommunikation des Bau- und Verkehrsdepartements betont. Es sei aber, wie er einräumt, «im Moment schwierig, Zahlen zu nennen. Dazu sind die Planungen zu wenig weit gediehen. Wichtig ist die Absicht, auf den Arealen durchmischte, lebendige Stadtteile entstehen zu lassen mit einem breiten Nutzungsmix.» Allein bei der Neunutzung des Klybeckareals im Basler Norden

spricht Kantonsbaumeister Aeberhard «von neuem Wohnraum für 10 000 Menschen und 7000 Arbeitsplätzen.» Wobei sich diese ersten Zahlen noch in beide Richtungen verändern können, da das Projekt noch einiges an Planungszeit vor sich hat. Es hat eine Fläche von 40 Fussballfeldern und ist nach wie vor, da es ursprünglich zur chemischen Produktion genutzt wurde, vollkommen für die Bevölkerung geschlossen.

Baubeginn frühestens 2030

Bis das erste Tram über die Brücke rollt, wird es noch dauern. Der Baubeginn ist für 2030 angedacht. Einfach wird die gesamte Planung mit Sicherheit nicht, da alle drei Länder unterschiedliche Rechtsrahmen haben. Das zeigt schon das Beispiel der nach Ansicht der Planer unverzichtbaren Brücke. «Wir wissen, dass wir die Brücke brauchen. Und wir wissen, dass Bern und Paris die Verträge unterschreiben müssen. Aber heute



Plan: zfg



Visualisierung: zfg

Plan und Visualisierung des künftigen neuen Stadtteils «3Land». Die blauen Gebäude sind angedacht, müssten also gebaut werden. Die auf der Rheininsel im Basler Hafen angesiedelte Hochhausreihe brachte der Stadt die «Rheinhattan»-Polemik ein. Sie ist noch immer nicht ganz vom Tisch.

ist noch nicht einmal klar, wer dort bei einem solchen Projekt genau zuständig ist», zeigt Aeberhard die Hürden auf.

Wenn die Brücke kommt, gäbe es erstmals nach fast 100 Jahren wieder eine Tramverbindung nach Huningue. Die letzte wurde 1932 aufgehoben. Nur muss Paris jetzt auch mitspielen. Im zentralistisch organisierten Frankreich sind die Einflussmöglichkeiten der lokalen französischen Behörden eher gering, obwohl diese selbstverständlich grosses Interesse an einer solchen ÖV-Anbindung hätten.

Am rechten Rheinufer hat die grenzüberschreitende Tram bereits eine Erfolgsgeschichte geschrieben. Die neu erbaute Tramverbindung der Tramlinie 8 von Basel nach Weil am Rhein wurde 2014 in Betrieb genommen. Sie war gleichzeitig die erste grenzüberschreitende Strassenbahn der

Schweiz seit dem zweiten Weltkrieg. Sie wird stark genutzt, vor allem von Schweizer Einkaufstouristen, aber natürlich auch von Pendlern.

Trimodales Containerterminal

Ein weiterer wichtiger Baustein wird der Ausbau des Hafens auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn. Dort sind ein trimodales Containerterminal und das Hafenbecken 3 angedacht. Trimodal bedeutet, dass Container direkt vom Schiff auf den Zug oder den LKW verladen werden. Auch die Hafenbahn, die im Moment direkt am Rheinufer verläuft, soll verlegt werden, sofern sich das wegen der Kostspieligkeit finanzieren lässt. Sie würde begehrten Grund direkt am Wasser freigeben.

Weil am Rhein hat seinen Tramschluss nach Basel ja bereits. Die badische Stadt will als nächs-

tes vor allem ihren bestehenden Park am Rheinufer aufhübschen sowie den Rhein endlich auch zum Baden zugänglich machen. Zudem soll ein grosszügig dimensioniertes Kinder- und Jugendhaus entstehen. Im an Basel angrenzenden Stadtteil Friedlingen fehlen bisher Angebote für den überdurchschnittlich hohen Anteil junger Menschen fast völlig.

17-stöckig in der Kleinstadt

Auf die französischen Anrainer kommen deutlich stärkere Veränderungen zu. Die beschauliche Kleinstadt Huningue mit ihren knapp 7000 Einwohnern wird auf einen Schlag mehrere Hochhäuser mit bis zu 17 Stockwerken erhalten. Das Investitionsvolumen liegt bei 90 Millionen Euro. Vorgesehen sind 300 Wohnungen direkt am bisher unbebauten Rheinufer sowie teilweise Ge-

Bild: Alexandra von Ascheraden



Blick von der Dreiländerbrücke in Richtung Frankreich. Auf der Brache sollen die Hochhäuser entstehen.

«3Land» im Dreiländereck

Die drei Städte Basel, Weil am Rhein (D) und Huningue (F) arbeiten seit 2011 an einer gemeinschaftlichen Planung. Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel verändert sich das Hafen- und Industriegebiet. Riesige Areale können umgenutzt werden. Im Rahmen des Projekts soll das Entstehen von Wohnungen, Freizeitmöglichkeiten, Naturräumen und Arbeitsplätzen sowie der Ausbau der grenzüberschreitenden Mobilität in einer Art trinationalen Stadtteil, der sich über die an den Grenzen zusammenstossenden Areale dieser drei Städte erstreckt, abgestimmt werden. Der Perimeter umfasst 430 Hektar. 2015 wurde ein Raumkonzept vorgelegt. (ava)



Die geplante Skyline des 7000-Einwohner-Orts Huningue (F), wo mehrere Hochhäuser mit bis zu 17 Stockwerken errichtet werden sollen. Noch herrscht dort beschauliche Idylle (unten links). Auch das grossteils ungenutzte Klybeckareal (unten rechts) ist Bestandteil des 3Land-Projekts.

werbenutzung mit Büros, Restaurants oder Läden. Der Direktor der technischen Dienste von Huningue, Richard Horn, betont: «Wir streben einen sozialen Wohnungsmix an, wollen ein Gleichgewicht zwischen Arbeitsplätzen und Wohnraum schaffen und wollen unser städtisches und architektonisches Erbe wahren.»

Zehnmal mehr Einwohner

Eine echte Herausforderung für die Infrastruktur der Kleinstadt. Ihre bereits jetzt mehr als ausgelastete Primarschule mit über 500 Schülern hat seit einigen Jahren sogar die Hofpausen in zwei Schichten aufgeteilt. Sonst ist der eigentlich grosszügig bemessene Pausenhof zu überfüllt.

Die Einwohnerzahl soll durch die Hochhäuser um ein Zehntel wachsen, während in den letzten Jahren im Gewerbegebiet des Ortes immer wieder Betriebe schlossen. Wer sich hier neu ansiedelt, wird das meist tun, weil er in den Nachbarländern Arbeit gefunden hat. Dort nämlich ist die Wohnungssituation nach wie vor angespannt.

Wohnungen werden auch im Basler Klybeck-Areal entstehen (siehe Baublatt 05/2017). Dort geben BASF und Novartis ein über Jahrzehnte für die Bevölkerung nicht zugängliches Industriegelände auf. Längst haben sie die Produktion ihrer Chemieprodukte grossteils aus Basel abge-

zogen. Die Leerstände in den ehemaligen Verwaltungs- und Produktionsgebäuden wurden zu hoch. Die Planung zur Neunutzung unter hohem Einbezug der Bevölkerung und der Denkmalpflege schreitet voran.

Durchfahrtswiderstand erhöhen

Ein wichtiges Ziel der Schweizer Planer ist es, den Durchfahrtswiderstand besonders in Basel-Stadt weiter zu erhöhen, um den motorisierten Individualverkehr aus der Stadt zu drängen. Mit ein Grund, warum die dringend benötigte neue Brücke nicht für Autos freigegeben wird.

Stefanie Ledergerber von Kontextplan, Teamleiterin der Trinationalen Verkehrsstudie erläutert: «Die Gesamtverkehrsstrategie legt Priorität auf Fuss- Velo- und öffentlichen Verkehr, die einer zur baulichen Entwicklung proportionalen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirkt.»

Dabei wurden verschiedene Szenarien durchgerechnet, und in allen habe sich gezeigt: «Es ist mit starkem Mobilitätswachstum zu rechnen. Die Kapazitätsgrenzen sind allerdings schon heute erreicht. Daher muss stark gesteuert werden», so Ledergerber. Dazu sei ein Massnahmenpaket aus Druckmitteln, aktiver Regulierung und Angeboten nötig. Der öffentliche Nahverkehr soll stark ausgebaut werden. Fuss- und Veloverkehr

erfordern intensiven Ausbau und Erhöhung der Attraktivität. Schon heute quellen im Stadtzentrum die offiziell ausgewiesenen Veloparkplätze bereits morgens über.

Die Idee ist daher, eine «3Land-Hülle mit Verkehrshubs» als Makrostruktur zu errichten. Das heisst, der Verkehr soll aussen um Basel und Weil am Rhein geführt werden, im Plan als «Hülle» bezeichnet. Sticherschliessungen lassen die Feinverteilung aus der Hülle ins Innere zu. Um den Binnenverkehr zu verringern, wird der Durchgangsverkehr durch «Durchfahrtswiderstände» erschwert. Dazu sollen Quartierstrassen so umgestaltet werden, dass sich gleichzeitig die Aufenthaltsqualität für Fussgänger erhöht.

Mobilitätshubs sollen den Individualverkehr entlang der Hülle sammeln und bündeln. Von dort erfolgt der Umstieg auf Bahn, öffentlichen Nahverkehr oder Feinverteiler. Daher sei die neue Rheinbrücke ein «must have», wie Ledergerber sagt, eine unverzichtbare Umsteigedrehscheibe mit zwingend sehr guter ÖV-Anbindung. Die Studie spricht davon, dass ein Ausbau der ÖV-Kapazitäten für das Gelingen des Konzepts zwingend sei. Dabei wird schon die Einrichtung eines länderübergreifenden, für nutzerattraktives Tarifsystems eine echte Herausforderung – und ein entscheidender Punkt für den Erfolg des Umstiegs auf umweltfreundliche Transportmittel. ■



13th Conference on Advanced Building Skins

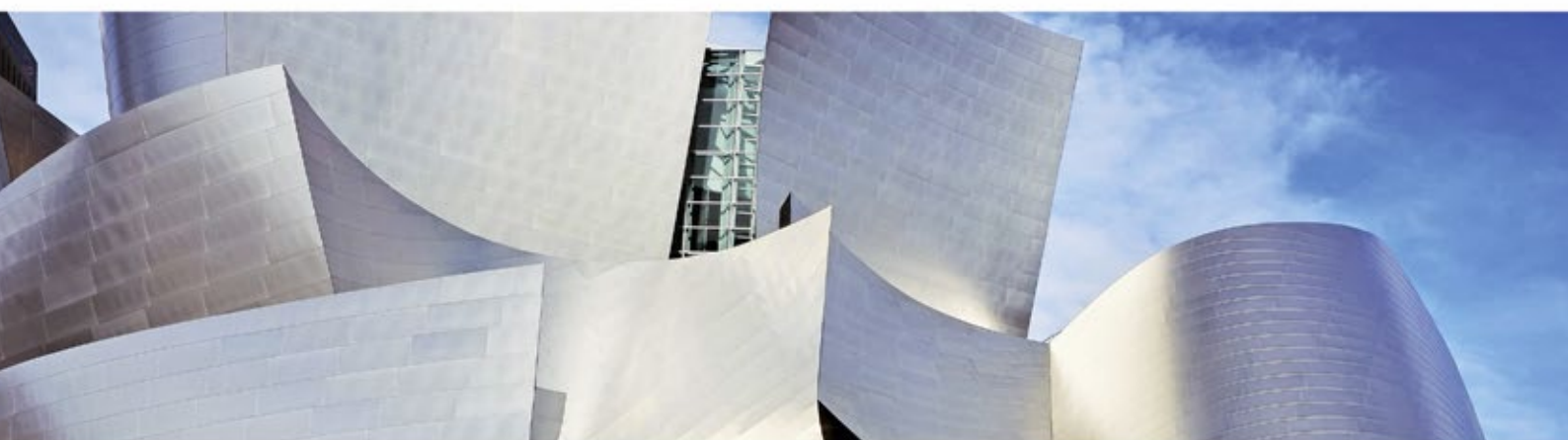
1.-2. Oktober 2018, Kursaal Bern, Schweiz



INTERNATIONALE PLATTFORM ÜBER DIE GEBÄUDEHÜLLE DER ZUKUNFT FÜR ARCHITEKTEN, INGENIEURE UND DIE BAUINDUSTRIE

Auszug aus der Themenliste:

- Forensische Architektur: Untersuchung von Schäden an der Gebäudehülle
 - Parametrisches Design und digitale Fertigung
 - 3D-Druck der Gebäudehülle
- Reaktive und lernfähige Gebäudehüllen und Kinetische Architektur
- Auswirkungen von Klimaveränderung auf das Gebäudehüllen-Design
 - Biomimese als Grundlage energieeffizienter Gebäudehüllen
- Ökologische Materialien für Gebäudehüllen • Grüne Fassaden und Dächer
 - Gebäudeintegrierte Photovoltaik
 - Dynamische Verglasung



Kanton Bern
Canton de Berne



energie schweiz
Unser Engagement: unsere Zukunft.



MERCK

TRI
MO



solidian®

DREES &
SOMMER

MINERGIE®

ACTIVSKEEN

AVANCIS®



SVMAN

ÜSERHUUS



vector foiltec
CREATE SUCCESS