

... GROSSE Die Dreiländerregion KISTEN um Basel plant: die Verlegung des Hafens, eine Rheininsel und auf 2020 eine internationale Bauausstellung. Stapelweise Pläne und Fragen.

Text: Gabriela Neuhaus und Rahel Marti, Fotos: Walter Mair

Stauend gewärtigt man die riesigen, manhattanesken Baumassen auf der schmalen Insel. Türme reihen sich auf der Visualisierung, dicht und hoch und in einer für die Schweiz neuen Dimension. Basel hat Grosses vor: «Rheinhattan»! Auf 2016 planen die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), die Hafenlogistik und den Hafenbahnhof innerhalb des Stadtteils Kleinhüningen im Basler Norden zu verlagern: von den Arealen am Rhein an die internationale Bahnlinie etwas weiter östlich an der Kantons- und Landesgrenze. Dort soll ein «trimodales» Containerterminal als Umschlagpunkt von Schiff auf Schiene und Strasse gebaut werden. Weil der Warentransport per Container weiter zunehmen dürfte und es in den jetzigen Terminals laut SRH schon heute zu eng ist. Mit der Hafenverlegung werden in Basel-Nord Flächen am Rhein frei – für den Umbau in Stadt. Begehrte Lagen fürs Wohnen, Arbeiten und Erholen am Wasser öffnen sich, Milliardeninvestitionen winken. Eine Entwicklung vergleichbar mit jener, die frei werdende SBB-Areale in anderen Städten auslösen.

DIE IBA, DER NEUE ANLAUF Das Projekt «Hafen- und Stadtentwicklung Basel-Nord» liegt auf der Linie der Internationalen Bauausstellung (IBA) Basel 2020 siehe Kasten auf Seite 24. Diese wurde 2008 vom Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) lanciert, und sie wird von Gemeinden, Städten, Kantonen, Départements sowie von Bund und EU finanziert. Der TEB ist ein Verein von 61 Gemeinden und Gebietskörperschaften, der die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region mit 800 000 Einwohnern und 60 000 Grenzgängerinnen fördert. Vor dem TEB gab es die TAB, die Trinationale Agglomeration Basel, es gibt den Verein Metrobasel, der trinationale Wirtschaftsbeziehungen unterstützt, oder den Verein Regio Basiliensis, der die Kooperation in der Raumentwicklung mitträgt. Aus Basler Sicht ist klar: «Es geht nur trinational, denn 37 Quadratkilometer sind für die Stadtentwicklung zu eng», pointiert es Kantonsbaumeister Fritz Schumacher, seit 1994 im Amt und Mitgründer von TAB, TEB und IBA. Die Planer seien sich einig, aber «viele bleibt in den Schubladen der Politik stecken». Denn ennet der Grenze ist nicht nur die Sprache anders, sondern auch die Mentalität, die Gesetze, die Wirtschaftslage. «Trinationale Zusammenarbeit erfordert viel Geduld – oft habe ich das Gefühl, dass wir vor zehn oder zwanzig Jahren schon einmal so weit waren wie heute», sagt Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Basler Bau- und Verkehrsdepartements und Präsident der IBA Basel 2020. «Die IBA hat den Vorteil konkreter Projekte, die in einem vorgegebenen Zeitraum realisiert werden müssen.»

Bauausstellungen als Instrument zur Förderung von Planungs- und Baukultur kannte man bislang nur in Deutschland, wo die IBA zu einem Markenzeichen für exemplarische Architektur- und Planungsansätze geworden ist. Die Region Basel rühmt sich auf der Website nun der «weltweit ersten wirklich Internationalen Bauausstellung». Allerdings tut man sich schwer damit, das Label mit konkretem Inhalt und aussergewöhnlichen Projekten zu füllen. Der Slogan «Gemeinsam über Grenzen wachsen – au delà des frontières ensembles» klingt beschwingter, als er sich einlösen lässt. Symptomatisch dafür: Der Kanton Basel-Land ist zwar Mitglied im TEB und Teilhaber der Rheinhäfen, beteiligt sich aber nicht an der IBA. Hier wird deutlich: Grenzen gibt es auch innerhalb der Schweiz – wo die Stadt endet, sind Dörfer, setzt man andere Prioritäten.

Eine weitere Schwierigkeit: Der prosperierende Raum Basel hat zumindest auf den ersten Blick keine brennenden Probleme, deren Lösung eine IBA erforderte. Natürlich sehen dies die IBA-Verantwortlichen anders. Präsident Wessels spricht von Nachbarn, die sich den Rücken zukehren, statt einander mit dem Gesicht zu begegnen. Martin Jann, seit Juli 2010 IBA-Geschäftsführer und unermüdlicher Kämpfer für das Projekt, weist darauf hin, dass der Metropolitanraum Basel sein wirtschaftliches Potenzial wegen der starken Fragmentierung schlecht ausschöpfe. Er will mit der IBA als Katalysatorin bis 2020 für die inneren Zusammenhänge im Grossraum Basel sensibilisieren und neue grenzüberschreitende Netzwerke schaffen.

«3LAND», DIE WEITE AUSSICHT Die Hafenverlegung ist ein exemplarisches IBA-Projekt: trinational, komplex und langfristig. Sie könnte die Zusammenarbeit zwischen Basel, Weil und Huningue endlich beflügeln – winken Bauinvestitionen, geht plötzlich einiges. In einer Testplanung dachten Philippe Cabane, Martin Josephy und Winy Maas das Vorhaben 2010 zum städtebaulichen Befreiungsschlag weiter. Cabane ist Soziologe, Stadtplaner und Urgestein der Basler Soziokultur, Josephy ist Basler Architekt und Planer, und Maas ist einer der Köpfe des unbändigen Rotterdamer Büros MVRDV. Das Trio schlug vor, den Altrhein, einen einstigen Rheinarm, wieder zu öffnen, sodass aus der heutigen Halbinsel eine doppelt so lange Rheininsel entsteht: «Maximierung der Uferlagen» nennt sich das. MVRDV steuerten die suggestiv-symbolischen Bilder von «Rheinhattan» bei, die die Augen der Hafenleute ebenso wie der Stadtplaner zum Leuchten brachten. Schon da war klar: «Wer eine solche Insel plant, plant trinational», sagt Philippe Cabane, «denn eine Insel braucht Brücken, Verkehrsverbindungen. Das geht hier, am Dreiländereck, nur grenzüberschreitend.»

In einem Folgeauftrag arbeitete das Team seine Idee zur «Entwicklungsvision 3Land» aus, die die grenzumklammerte Stadt öffnen könnte: Der trinationale Perimeter umfasst 175 Hektaren für 10 000 neue Bewohnerinnen und Bewohner und 10 000 neue Arbeitsplätze. Dabei sind die Flächenanteile von Huningue und Weil am Rhein um ein Mehrfaches grösser als jene der Basler. Der Druck zu handeln ist in beiden Städten aber schwächer. «3Land» entwirft darum je nach Identität und Aussichten andere städtebauliche Szenarien. Die Stadt Weil will endlich an den Rhein kommen und Platz am Wasser schaffen. Die Hafensareale im Stadtteil Friedlingen könnten in Zukunft ebenfalls frei werden, doch soll «kein Schickimicki-Viertel entstehen, sondern ein Patchwork aus Wohnen, Gewerbe und Erholung am Wasser bleiben», sagt Bürgermeister Klaus Eberhardt. «3Land» sieht darum vor, die «Patchwork-Stadt Friedlingen» zum «durchmischten Hafens-Wohnquartier» mit Marina, Gewerbe und Einkaufen weiterzubauen.

Huningues Zukunft ist unsicher. Das Pays de St. Louis stellte traditionell Fabrikarbeiter für die chemische Industrie, doch deren Arbeitsplätze verschwinden da zusehends; stattdessen holt die Branche hoch bezahlte Forscher und siedelt sie für ein paar Jahre anderswo in der Region an. «3Land» schlägt vor, Huningues riesiges Industriegebiet an der Grenze zu Basel langfristig in ein Stadtquartier umzunutzen und rheinabwärts eine locker bebaute Naturlandschaft einzurichten. Das sieht Richard Horn, Planungschef von Huningue, anders: «Wir können das Industriegebiet nicht räumen, damit die Basler eine schöne Aussicht haben – wir müssen dringend Arbeitsplätze erhalten.» Heute produzieren auf den Arealen an der >:

>> Basler Grenze noch BASF, Clariant und Novartis. Die 6700 Einwohner kleine Stadt ist damit Spielball der Riesen: Auch diese Arbeitsplätze in der Produktion könnten verschwinden und die Areale brach fallen. Oder Novartis könnte ihren Forschungscampus über die Grenze erweitern, was sich Huningue wünscht. Für Richard Horn ist «3Land» noch eine Vision, die es zu verbessern gilt. Im Vordergrund stehen die Verkehrsverbindungen: «Die neue Rheinbrücke brauchen wir dringend als starken Zugang zur Schweiz.»

STARKE GRENZGEFÄLLE «3Land» nennt sich «Entwicklungsvision», aber Träumer sind Cabane, Josephy und Maas nicht. Sie benennen die sprachlichen, sozialen, planungs- und steuerrechtlichen Hürden und stellen Forderungen: Die erste und wichtigste Entwicklungsmaßnahme sei die neue Rheinbrücke von der Insel nach Huningue; die S-Bahn-Nordschleife müsse, obwohl politisch verworfen, weiterverfolgt werden, um das wachsende Basel-Nord zu erschliessen; Novartis, eine Schlüsselakteurin, müsse eingebunden werden. In Teilen manifestiert sich «3Land» bereits: Bisher verschlossene Hafengebiete werden geöffnet, und die Stadträume finden dadurch zum Fluss. So ist beidseits des Rheins der Ausbau von Promenaden geplant, und künftig soll ein Linienschiff die Ufer verbinden. Philippe Cabane bereitet im öffentlichen Auftrag das Terrain für Zwischennutzungen am Klybeckquai, auf der künftigen Stadtinsel, vor. Zudem verkehrt ab 2013 das Tram 8 bis Weil und verknüpft die Städte stärker.

Im September 2011 haben Basel, Huningue und Weil eine Absichtserklärung unterzeichnet: Gemeinsam wollen sie «3Land» anpacken und bis 2013 in einen Trinationalen Masterplan gießen, ein neues Instrument, um Handlungsspielräume und städtebauliche Eckwerte zu regeln. Parallel erarbeitet jede Stadt ein Pilotprojekt, um den Masterplan in kommunales Recht zu übersetzen. Huningue und Weil wollen diese Grundlage zwar bis 2013 erstellen, aber ohne Dringlichkeit. In Basel geht dagegen bereits die Post ab. Im Sommer soll die nächste Stufe der Rheininsel-Planung diskutiert werden: Die Büros Herzog & de Meuron, EM2N und wiederum MVRDV überprüfen die «3Land»-Ideen anhand der brachliegenden Parzelle von Esso auf der künftigen neuen Insel. Das Fazit stand bei Redaktionsschluss noch aus, doch so viel ist klar: Alle Studien halten an der hohen Dichte fest, niemand krebst von «Rheinhattan» zurück. Anzupeilen sei das obere Preissegment in Basel, sagt die eine Studie, die von 225 Millionen Franken Investitionen allein auf der Ex-Esso-Parzelle ausgeht, eine andere schätzt das Investitionsvolumen auf der ganzen, 21 Hektar grossen Insel auf über 1,7 Milliarden Franken.

Aber die Verhältnisse sind kompliziert: Das Hafengelände gehört dem Kanton Basel-Stadt, den Schweizer Rheinhäfen (SRH), aber auch Basel-Land. Die SRH halten ein «generelles Baurecht», das teilweise bis 2049 währt. In «3Land» involviert sind zudem, wie erwähnt, auch Weil, Huningue, die Verkehrsbetriebe aller drei Städte und Firmen wie Novartis. Wie man die Projekte organisiert, ja allein, wie man die in Basel-Stadt fällige Mehrwertabschöpfung regelt, wird Kopfzerbrechen bereiten. Auch das Projekt der Hafenerweiterung ist noch nicht im Trockenen. Aber die Planer müssen vorwärtsmachen, wollen sie verhindern, dass die SRH auf freien Parzellen jetzt schon lukrative Einzelprojekte realisieren, die später eine sinnvolle Gesamtentwicklung verbauen. Ob all dieser Fragen ist es kein Zufall, dass «3Land» bereits heute als Leuchtturm der IBA gilt. Denn anhand von «3Land» wird auch fassbar, worum es bei dieser IBA gehen soll und kann.

SAMMELBECKEN DER IDEEN Anfangs sind wohl die Erwartungen an jede IBA diffus. Um in konkretere Bahnen zu gelangen, war man in Basel im Frühjahr 2011 mit einer offenen Ausschreibung gestartet. Mit durchgezogenem Resultat: Das Spektrum der 120 eingegangenen Vorschläge reichte von der Kunstintervention über mediale Auseinandersetzungen mit dem trinationalen Raum bis eben zur Entwicklungsvision «3Land»; darunter auch viele längst bekannte Verwaltungsprojekte, die bisher nicht umgesetzt werden konnten. Neues brachten wenige Projekte, zudem war die Basler Architektenszene kaum präsent. Trotzdem wertet Angelus Eisinger, Mitglied des siebenköpfigen wissenschaftlichen Kuratoriums, das die

Eingaben sichtete, das Ganze als Erfolg: «Die Projektausschreibung war ein wichtiger Schritt, um in den Prozess hineinzukommen.» Dank der Vorschläge hätten IBA-Büro und Kuratorium den Fokus der IBA festlegen und Leitplanken setzen können. In einem ersten Schritt wählte das Kuratorium vierzig Projekte zur Weiterbearbeitung aus und stellte sie an einem Forum im November 2011 der Öffentlichkeit vor. Voraussetzung für die Selektion war, dass ein Vorschlag Fragen rund um Grenzen, Landschaft sowie Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Mobilität aufgreift und Aspekte der trinationalen Zusammenarbeit beinhaltet. «Die Forderung nach einem Beitrag zur Trinationalität mag banal erscheinen», sagt Angelus Eisinger, «aber sie trägt zur Schärfung bei und muss im Zentrum stehen, wollen wir die IBA Basel 2020 zu einem Markenzeichen machen.»

Seine Vision: den Grossraum Basel als stadtplanerisches Labor nutzen – etwa für die Herausforderung, dass die Entwicklung in Metropolitanregionen übergeordnete Zusammenhänge berücksichtigen muss und längst nicht mehr von einer einzelnen zentralen Instanz geplant oder gesteuert werden kann. «In Basel ist dies durch die Landesgrenzen zusätzlich akzentuiert», sagt Eisinger, «ansonsten aber ein weltweit zu beobachtendes Phänomen.» Das zweite Thema, für das sich Eisinger von der IBA Basel 2020 Erkenntnisse erhofft, ist der Umgang mit der Fragmentierung des Raums. Hier interessieren vor allem die Veränderungen und die Übergänge zwischen Landschafts- und Siedlungsräumen; dazu organisiert die IBA im Oktober 2012 einen eigenen Landschaftskongress. Weitere Inputs soll das IBA-Hochschullabor liefern, an dem sich fast dreissig Institute beteiligen, die in Workshops und Wettbewerben die Themen Landschaft, Wissensgesellschaft, Grenzen und Mobilität bearbeiten.

Parallel dazu läuft die Arbeit an den Projekten. In der zweiten Runde wurden 29 Vorschläge für das IBA-Gütesiegel vorgemerkt, andere gelten als Kandidaten und können bis 2013 nachgebessert werden. Definitiv nominierte Projekte sollen bei der Umsetzung intensiv betreut werden. Ob man dafür Planungskollegien einberuft oder ob es bei einfachen Patenschaften bleibt, steht noch nicht fest. Sicher wird sich das IBA-Büro verbindlich beteiligen, um die einzelnen Vorhaben in die übergeordneten Themen einzubinden. Geschäftsführer Martin Jann: «Jedes Projekt für sich ist okay – seine Kraft entwickelt es aber erst im Verbund.»

WER IST ZUSTÄNDIG? Damit die IBA das nötige Gewicht erhält, muss sie erst selbst zu Kräften kommen. Denn obschon das umtriebige IBA-Büro in Sachen Kommunikation äusserst aktiv ist, hat die Internationale Bauausstellung in der Region Basel noch nicht Fuss gefasst. Direkt bekommt dies Martin Jann zu spüren, der auf die paradoxe Situation hinweist, dass sich im Dreiland niemand für die IBA zuständig fühle. Trotzdem sollte die bald anstehende Finanzierung der zweiten Phase gelingen, ist IBA-Präsident Hans-Peter Wessels überzeugt: «Bis 2013 hat die IBA genügend Kontur gewonnen, dass wir in wenigen Sätzen beschreiben können, was sie ist.» Auch Angelus Eisinger setzt auf die Überzeugungskraft der IBA-Macher: «Die Berechtigung der Basler IBA ist hoch, weil sie die Notwendigkeit übergeordneter Zusammenhänge zeigt.»

Wie etwa bei den Plänen im Hafen: «Ursprünglich war der Hafenumbau ein klassisches städtebauliches Grossprojekt», sagt Eisinger. Unter dem Dach der IBA bestehe nun die Chance, dass aus dem einpoligen Basler Projekt ein Kraftfeld werde, an dem sich die deutsche und französische Seite aktiv beteiligten. Doch «3Land» läuft auch ohne IBA, zumindest auf Basler Seite; zu hören ist gar der Vorwurf, die IBA propfe sich «3Land» auf, statt eigenes anzustossen. Dem entgegnet Kantonsbaumeister Fritz Schumacher, dessen Amt «3Land» für die IBA eingereicht hat: «In Zeiten, wo die Kommunikation den Erfolg eines Projekts immer stärker beeinflusst, kann die IBA für «3Land» vieles leisten, indem sie moderiert und koordiniert.» Bei der Frage nach deren Nutzen zögert er aber: «Ich kann nicht sagen, was fehlt, wenn die IBA nicht zum Fliegen kommt.» Überzeugt gibt sich IBA-Präsident Hans-Peter Wessels: «Als ich vor eineinhalb Jahren meinen Kollegen in Weil und Huningue unser Hafenprojekt vorstellte, waren sie sofort Feuer und Flamme. Unsere Diskussionen um die trinationale IBA >>

» hatten dafür das Terrain bereitet.« In Huningue steht die Arbeit an der IBA laut Planungschef Richard Horn nicht im Vordergrund, dafür fehle der kleinen Verwaltung schlicht die Zeit. Aber er hat Erwartungen: «Die IBA soll uns helfen, die Qualität der Architektur zu erhöhen.» So finanziere die IBA nun eine Studie, wie hohe Mauern, die um das BASF-Gelände nötig seien, besser in die Landschaft integriert werden könnten. «Qualitätssicherung» nennt auch Weils Bürgermeister Klaus Eberhardt als erste Erwartung an die IBA: «Sie muss nicht selbst Projekte leiten, aber für gute Prozesse sorgen. Das könnte zum Beispiel heissen, für die anstehenden Bauprojekte eine unter den Partnern und dem IBA-Kuratorium abgestimmte Wettbewerbskultur zu verankern.» Hüben wie drüben sieht man die IBA also in erster Linie als Plattform für Kommunikation und Koordination. Dass es den weiteren Anlauf braucht, bezweifelt zwar niemand – aber es ist noch vage, was die IBA von den bisherigen trinationalen Organisationen unterscheidet.

STAATSVERTRÄGE WARTEN Fast vier Jahre nach dem Startschuss lassen wichtige Partner noch auf sich warten: Die finanzkräftige Pharmaindustrie braucht keine Bauausstellung, um ihre Interessen auch über die Landesgrenzen hinweg durchzusetzen. Die zweite Gruppe, von der man sich mehr Engagement erhofft hätte, sind die Architektinnen und Architekten der Region. Von ihnen hört man die Frage: «Was nützt mir und meinen Projekten eine IBA?» Auch das Büro Herzog & de Meuron, das immer wieder Studien zur Entwicklung der Region Basel macht, lässt ausrichten, man setze aktuell andere Prioritäten. Eine IBA ohne Architekten wäre aber eine Blamage – auch für die Architekten: Allzu deutlich würde, dass sie zwar bauen, sich in den vorbereitenden Prozessen aber nicht engagieren wollen. Die BSA-Vertreter Dominique Salathé und Anna Jessen, die beide in Basel leben und arbeiten, begrüßen zwar, dass die IBA den trinationalen Raum thematisiert, begegnen ihrem Ansatz aber eher skeptisch: «Die Idee, dass

die Verbindung der drei unterschiedlichen Kulturen ein gemeinsames Ganzes ergeben soll, hat etwas Romantisches», sagt Dominique Salathé, der regelmässig in grenzübergreifenden Projekten mitwirkt. Das gegenseitige Interesse sei begrenzt, der architektonische Diskurs in Basel völlig anders als in Südbaden oder im Elsass. In der Schweiz seien die Qualitätsstandards viel höher, ergänzt Anna Jessen. «Die IBA könnte sich zum Beispiel dafür einsetzen, dass im grenznahen Raum die Schweizer Wettbewerbskultur implementiert wird», schlagen auch Jessen und Salathé vor. Und fügen gleich den Wunsch nach einer Koordinationsstelle an, wo Planungsunterlagen und –reglemente für den gesamten Raum zur Verfügung stünden. Bei der IBA ist und bleibt man offen für alle, die mitmachen wollen. Von früheren Bauausstellungen wisse man, sagt Angelus Eisinger, dass der Einstieg, die Phase der Reflexion, schwer zu vermitteln sei. Sobald die ersten Projekte gebaut und sichtbar würden, könne die IBA jedoch zum Transmissionsriemen für Ideen werden und eine Eigendynamik entwickeln, die wiederum Neues hervorbringe.

In Basel steht nun erst einmal die Finanzierung der zweiten Phase von 2013 bis 2020 an. Erst wenn sie gesichert ist, kann man weiterplanen. Im Stichjahr 2020 sollen dann die ersten Projekte fertiggestellt sein – etwa die neue Rheinbrücke und erste Bauten im Rahmen der «Entwicklungs-vision 3Land». «Für mich ist die IBA ein voller Erfolg, wenn wir es schaffen, in unserer Grenzregion aufzuzeigen, wie planerische und architektonische Massnahmen die Identität eines heterogenen Raums neu gestalten und definieren können», sagt IBA-Präsident Hans-Peter Wessels. Als früheres Beispiel nennt er die Dreiländerbrücke, die seit 2007 Huningue und Weil verbindet und die jährlich eine Million Menschen nutzen. Sie habe die Beziehung zwischen den beiden Städten völlig verändert, schwärmt Wessels. Allerdings zeigt sie auch, wie aufwendig Brückenschläge im Dreiländerraum sind: Um die Fussgängerbrücke zu bauen, brauchte es einen deutsch-französischen Staatsvertrag.

