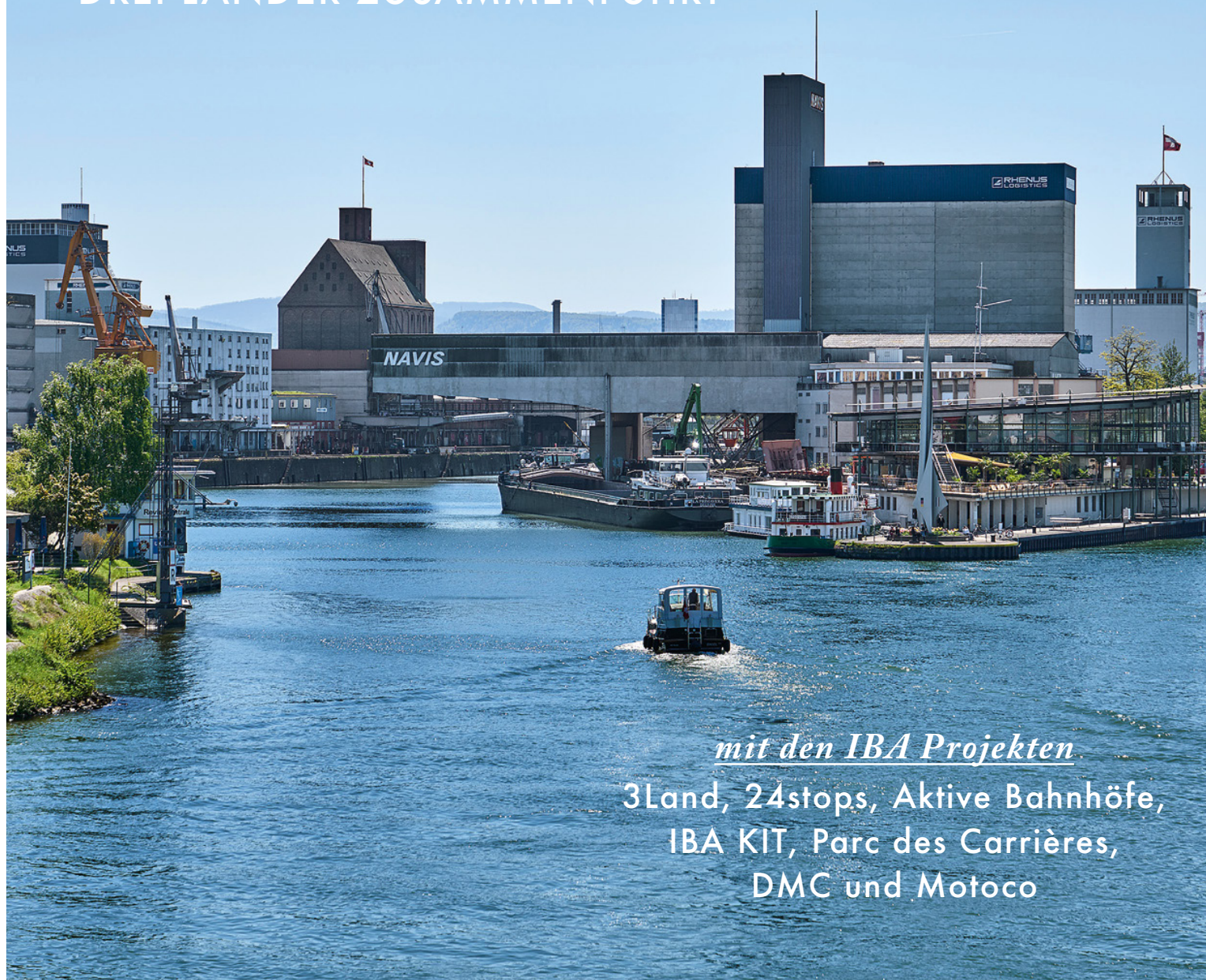


# G+L GARTEN+ LANDSCHAFT

GRENZEN BRAUCHEN KEINE  
MAUERN – WIE DIE IBA BASEL  
DREI LÄNDER ZUSAMMENFÜHRT



*mit den IBA Projekten*

3Land, 24stops, Aktive Bahnhöfe,  
IBA KIT, Parc des Carrières,  
DMC und Motoco



# 3LAND

Das IBA-Projekt 3Land wird die Region Basel für die nächsten Jahrzehnte entscheidend prägen. Mit dem Ende des 20. Jahrhunderts einsetzenden Strukturwandel stehen im Hafen zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz riesige Areale zur Neu- und Umnutzung zur Verfügung. Gleichzeitig schafft die Lage beste Voraussetzungen für die trinationalen Zusammenarbeit. Das 3Land-Projekt ist das wichtigste Projekt der IBA Basel 2020. Katharina Marchal skizziert für uns den aktuellen Stand sowie die Vision für nach 2020.

KATHARINA MARCHAL

Foto: © IBA Basel / Daniel Spehr



**AUTORIN**

**Katharina Marchal**  
ist Architektin und  
freiberufliche  
Fachjournalistin. Sie  
lebt und arbeitet in  
Basel.

Historisch gesehen tauschten sich die Städte Weil am Rhein und Huningue immer schon mit dem Stadtkanton Basel aus und profitieren bis heute von der wirtschaftsstarken Schweizer Metropole. Doch erst seit der 2012 unterzeichneten Planungsvereinbarung zwischen den drei Grenzstädten werden die gemeinsame Planung und die Synergien effizienter vorangetrieben und genutzt. Basel-Stadt, Huningue, Weil am Rhein ergreifen damit die einmalige Chance, ein großes Gebiet koordiniert und grenzüberschreitend, nachhaltig und innovativ zu entwickeln. Konkret geht es um das 430 Hektar große Hafens- und Industriegebiet entlang des Rheins. Die Zukunftsperspektive: Mit der Verlegung der Hafensbecken auf das ehemalige Gleisfeld im Osten kann das

Gebiet rückgebaut, umgenutzt und neu geplant werden. Im Zentrum liegt der Rhein. Dessen Ufer sollen sich zu einem naturnahen Erholungsraum entwickeln, bestehende Promenaden die Gemeinden und Länder miteinander verbinden. Außerdem bieten die freiwerdenden Flächen – neben weiteren Nutzungen – den für die Region so notwendigen Wohnraum.

**VON „RHEINHATTAN“ ZUM IBA LABEL**

Erste Vorschläge erbrachten die Synthesestudien aus dem Jahr 2011. Das Architektenteam MVRDV/Philippe Cabane/Martin Josephy entwickelte die Entwicklungsvision 3Land, als städtebaulicher Entwurf für eine trinationale Teilstadt zwischen Dreirosen-

**Mündung des Flusses  
Wiese in den Rhein:  
Hier im Norden des  
Areal soll künftig das  
Ufer des Klybeckquais  
mit dem Westquai  
verbunden werden.**

**Synthese des Teams  
LIN zum zukünftigen  
Raumkonzept des  
trinationalen Hafena-  
reals.**

und Palmrainbrücke. Dessen Visualisierungen ähnelten einer amerikanischen Hochhaus-Metropole. „Rheinhattan“ wurde zum geflügelten Wort in der Basler Tagespresse. Gegner des 3Land-Projektes hatten den Begriff 2012 mit ihrem Blog „Rheinhattan versenken“ geprägt. Nach 2015 fand auf dem Blog keinerlei Aktivität mehr statt. Die Entwicklungsvision bildete den Anstoß für die erste Planungsvereinbarung und die gemeinsame Arbeit an einem räumlichen Leitbild. Darauf aufbauend, entwickelten das Team LIN – bestehend aus den Büros Finn Geipel + Guila Andi, dem Atelier Girot und weiteren Fachplanern – ein Raumkonzept mit einer Verkehrsstudie, einem Kriterienkatalog und einem Freiraum- und Naturschutzkonzept. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Raumkonzept 3Land und den Rückmeldungen der Öffentlichkeit unterzeichneten die

Planungspartner eine neue Planungsvereinbarung für den Zeitraum 2016 bis 2020. Darin hielten die Partner fest, wie sie das Raumkonzept 3Land in den künftigen Planungsarbeiten weiterführen und konkretisieren. In dieser neuen Vereinbarung konzentrierten sich die Projektpartner auf die drei Schwerpunkte „Brücken/Mobilität“, „Landschaft“ und „Initialnutzungen“. Sie stellten damit die Weichen für die ersten Entwicklungsmaßnahmen des länderübergreifenden Projekts. Möglich war das nur dank der erfolgreichen Zusammenarbeit des Kantons Basel-Stadt mit den Städten Hunningue, Weil am Rhein, Saint-Louis, dem Gemeindeverband Saint-Louis Agglomération, dem Département du Haut-Rhin, dem Landkreis Lörrach und dem Trinationalen Eurodistrict Basel. Damit erfüllte das 3Land-Projekt auch die Kriterien der IBA Basel 2020: grenzüberschreitend, mit räumlichem Potenzial und einem Nutzen für die Gemeinschaft. Die IBA Basel 2020 verlieh dem Projekt das IBA Label und präsentierte es der breiten Öffentlichkeit.

**BEREITS 35 000 REALISIERTE QUADRAT-  
METER IN WEIL AM RHEIN**

Für die Teilprojekte erarbeiteten die Beteiligten 2016 bis 2017 weitere Grundlagenstudien. Daraufhin entwickelten und präzisierten die beteiligten Kommunen und Stadtquartieren die Planungen von „Pilotparzellen“. Ein erstes konkretes Teilprojekt ist das „Vis-à-Vis“, das bis Ende 2020 abgeschlossen sein muss, um die Auflagen der Interregg-Fördergelder einzuhalten. Wie der Name bereits sagt, fördert das Projekt das Gegenüber über die Grenzen hinaus, heißt, die gemeinsame Aufwertung und Neugestaltung der Ufer der Ortsteile Friedlingen, Weil am Rhein (D) und Hunningue (F) und Basel (CH). Geplant ist etwa, die Rheinpromenade auf der deutschen Seite und auf der Schweizer Seite fortzusetzen, begleitet von Freizeitangeboten und einem Fahrradweg über eine neue Fußgängerbrücke über das Hafenbecken. Der Stadtteil Friedlingen, Weil am Rhein realisierte als Erster des 3Land Projektes die Erweiterung des bestehenden Rheinparks auf rund 35 000 Quadratmeter und bezog gleichzeitig seine Bürger im Dialogprozess mit ein. Diese wünschten sich etwa den Erhalt des Portalkrans als historisches Erbe. Durch die schrittweise Umstrukturierung der Hafennutzung in Weil am Rhein werden größere Flächen frei. Im Rahmen des städtebaulichen Ideenteils des landschaftsar-





chitektonischen Realisierungswettbewerbs für den Umbau und die Erweiterung des Rheinparks erwartete die Jury auch Vorschläge für ein mögliches Wohnquartier inklusive Mischnutzung. Diese Ideen werden in naher Zukunft in Abstimmung mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein weiter vertieft. Weiterer Bestandteil des Ideenteils war die Verortung von Kinder- und Jugendeinrichtungen. Am französischen Ufer entsteht derzeit das Flussviertel „Les Jetée“ – nicht weit vom Brückenkopf der 2007 erbauten Dreiländerbrücke.

Mit der ersten Bauphase der 140 Wohnungen wurde Ende 2019 begonnen. Bis 2025 entstehen insgesamt 300 Wohnungen, ein öffentlicher Park sowie am südlichen Ufer des Hafenbeckens eine Anlegestelle für Sportboote. In Bau befindet sich ebenfalls ein Vier-Sterne-Hotel mit 110 Zimmern. Die Wohnungen sind nicht nur aufgrund des Ausblicks und der direkten Lage am Rhein attraktiv. Durch die nahe Dreiländerbrücke profitieren die Anwohner von einer fahrad- oder fußläufigen Verbindung zum deutschen Rheinpark und zum Zoll Friedlingen (D), wo die „8er-Tram“ direkt nach Basel und Weil am Rhein fährt. Zudem besteht bereits seit letztem Jahr die linksrheinische Rheinuferpromenade bis nach Basel.

#### IM GESPRÄCH MIT NOVARTIS UND CO.

Auf französischem Boden setzen noch zwei weitere Projekte die Ausrichtung zum Wasser fort. So plant Huningue ein Wohngebiet für rund 800 Bewohner längs zum Canal du Huningue. Innerhalb dieses

Gebiets namens „ZAC“ setzt sich Huningue für ein Beteiligungsverfahren ein. Mit dem Bevölkerungszuwachs werden auch neue Infrastrukturen sowie eine neue Schule notwendig. Und nahe der Basler Grenze wird ein noch größeres Gebiet für neue Nutzungen frei. Die Zone Sud befindet sich auf französischem Boden, ist aber in Besitz der chemischen Industrien Novartis, BASF und Clariant, welche das Gebiet teilweise atlastensaniert haben. Es umfasst drei parallel zum Rhein liegende Bauzonen: Arbeits- und Wohnraum mit Rheinanschluss, einen trinationalen Bildungs-Campus – unter Beteiligung der Biotechfirma Novartis – und einen städtischen Park mit Sportplätzen. „Das Potenzial dieses Areals ist enorm“, meint Thomas Waltert, Leiter Gesamtentwicklung Basel Nord vom Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (BVD). Allerdings konnte bislang die Konkretisierung der Arealentwicklung noch nicht weitergeführt werden. In der kommenden Planungsphase soll zusammen mit den Firmen die Perspektiven für die Zone Sud vertieft werden. Damit sich die Nutzungen beidseits der Ufer komplementär ergänzen, sieht das Raumkonzept eine weitere autofreie Rheinbrücke zwischen dem oben erwähnten französischen Gebiet und dem Westquai auf Schweizer Seite vor.

#### PLANUNGSVISIONEN VON VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI

Das rund 22 Hektar große Hafeneareal am Klybeck- und Westquai ist nicht das größte,

**Blick auf den Rheinpark in Friedlingen, Weil am Rhein: Der Stadtteil realisierte als Erster die Erweiterung des bestehenden Rheinparks auf rund 35 000 Quadratmeter und bezog gleichzeitig seine Bürger im Dialogprozess mit ein.**

hingegen das umfangreichste und komplexeste Planungsgebiet des 3Land-Raumkonzepts. In diesem Stadtteil kann Raum für rund 8 000 Arbeitsplätze und Einwohner entstehen. Wie beim Wohngebiet ZAC im französischen Huningue und dem Rheinpark im deutschen Friedlingen fördern die Planungspartner auch hier die Mitsprache der Bürger. Nach den ersten Synthesestudien und Planungsvisionen konkretisiert der Architekt und Städtebauplaner Vittorio Magnago Lampugnani aktuell die Planung auf dem Klybeckquai und der Westquai-Insel. Seine städtebaulichen Vorbilder sind Basels Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts, die sich anders als die mittelalterliche Stadt zum Rhein öffneten, die Ufer befestigten und den Flusslauf regulierten. In diesem Sinne werden die Querstraßen des Klybeckquartiers bis an den Rhein weitergeführt und bilden damit die Grundstruktur des neuen Quartiers am Klybeckquai. Mit der Umnutzung des Quartiers bleibt der industrielle Charakter der Quartiere weiterhin erhalten – insbesondere auf der Westquai-Insel. Hier gehören Hafenkranne oder alte Getreidesilos zum Erscheinungsbild. Kulturelle und sportliche Zwischennutzungen ermöglichen den Bewohnern, die neu zugänglichen Gebiete kennenzulernen und mitzubenutzen.

#### **DAS 3LAND SETZT AUF ÖV, FUSS- UND FAHRRADVERKEHR**

Im neuen Quartier Klybeck dominieren Wohnbauten im klassischen Blockrand. Zum neuen Gleispark gegen die bestehende Bebauung ist deren Höhe auf 20 Meter begrenzt, am Rhein hingegen bildet sich eine markante, bis zu 30 Meter hohe Uferfront. Am Ufer weiten sich drei der wichtigsten Querstraßen zu Plätzen, akzentuiert von bis zu 65 Meter aufragenden Wohnhochhäusern und Gebäuden für öffentliche Nutzungen. Dazu gehört auch ein Schulhaus am Inselplatz. An der Mündung des Flusses Wiese im Norden wird das Ufer des Klybeckquais mit dem Westquai verbunden. Das bestehende Grisard-Bürogebäude stellt eine besondere Scharnierfunktion zwischen den Quais dar. Deshalb ist hier ein höherer Anteil an Arbeitsplätzen geplant. Erdgeschosse werden als Vorgärten oder für Außensitzplätze für Restaurants genutzt. In Anknüpfung zur bestehenden Promenade „Unterer

Rheinweg“ säumt auch die neue Promenade des Klybeckquais eine zweireihige Baumallee.

Das dichte und lebendige Hafenviertel mit vielfältigen Nutzungen namens Westquai ist eine Halbinsel. Diese soll im Norden – an der Spitze des Dreiländerecks – durch eine Hafenbrücke mit dem Ostquai verbunden werden. Für das bestehende Hafengebäude ist noch keine zukünftige Nutzung definiert und auch ein Neubau eine Option. Die monumentalen Getreidespeicher und auskragenden Hafenkranne als historische Zeugnisse bleiben hingegen erhalten. Auf drei Baufeldern knüpfen schlanke Hochhäuser und niedrige Gewerbebauten als offene Gruppen an die Bestandsbauten an. Eine Hauptstraße erschließt die größeren Bürogebäude und Hochhäuser im Osten. Entlang der westlichen Uferstraße liegt die kleinteilige Struktur mit Werkstätten, Ateliers, Kultureinrichtungen und Gastronomiebetrieben. Diese Gebäude orientieren sich wie die Bauten am Klybeckquai zum Wasser und damit zum öffentlichen Raum.

Zur sinnvollen Stadterweiterung gehört auch eine gut funktionierende Mobilität. Hierbei setzen die Planenden vorwiegend auf den öffentlichen sowie den Fuß- und Fahrradverkehr. Dazu gehört der Ausbau der Tram-Verbindungen von Kleinhüningen (CH) zum Bahnhof Saint-Louis (F) sowie vom Schweizer St. Johann-Quartier zum Hüniger Brückenkopf. Außerhalb des Entwicklungsgebiets könnte die geplante S-Bahn namens „Herzstück Basel“ am zukünftigen Klybeckplatz den öffentlichen Verkehr ergänzen.

#### **NÄCHSTEN SCHRITTE UND HERAUSFORDERUNGEN**

Wenn die Kosten-Nutzen-Analyse und Machbarkeitsstudie für die neue Rheinbrücke von Basel nach Huningue bis 2021 abgeschlossen ist, kann 2022 ein Brückenprojektwettbewerb gemäß der Verkehrsstudie des Stadterweiterungskonzepts ausgeschrieben und im Idealfall 2030 mit dem Bau begonnen werden. Allerdings sind noch viele Fragen offen, darunter verfügbare Flächen und die Entwicklung der Mobilität in diesem Zeitraum. Nach Abschluss der IBA 2020 startet die etappenweise Stadterweiterung. „Für die konkrete Planung auf dem Klybeckquai und der Westquai-Insel benötigen wir rund

#### **3LAND**

IBA HANDLUNGSFELD Zusammenleben PROJEKTTRÄGER Kanton Basel-Stadt (CH), Huningue (F), Weil am Rhein (D), Saint-Louis Agglomération (F), Département du Haut-Rhin (F), Landkreis Lörrach (D), Saint-Louis (F) AREALGRÖSSE 430 Hektar PLANUNGSZEITRAUM FÜR STÄDTEBAULICHE KONZEPT KLYBECKQUAI UND WESTQUAI Phase 1: 2025 bis 2030; Phase 2: 2030 bis 2035



zwei Jahre bis etwa 2022“, erklärt Thomas Waltert. Bis 2024 erwartet das Basler Bauverkehrsdepartement die politischen Beschlüsse, Bewilligungen und Finanzierung. Die Verlagerung des Hafenterritoriums in den Rangierbahnhof Muttenz ermöglicht die erste Transformation der Hafenterritorien, heißt, zwischen 2025 und 2030 könnte mit den ersten Bebauungen am Klybeckquai und der Verlängerung der Rheinpromenade begonnen werden. In dieser Zeit wird auch das Dreiländereck am Westquai zum öffentlichen Forum transformiert und die Hafenbrücke Richtung Deutschland errichtet. Temporäre Brücken, Straßenführungen und öffentliche Freiflächen sowie Zwischennutzungen sind bis zur zweiten Phase notwendig. Ab 2029 – nach Ablauf der Baurechte auf dem Westquai – wird die Weiterentwicklung der Hafenbahn, inklusive Rückbau der Gleise südlich der Wiese angegangen. Bis dahin sollte auch der Ausbau des trimodalen Containerterminals geklärt sein. Der Containerterminal, das Hafenbecken 3, der Hafenterritorien sollen auf das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn verlegt werden. Der Schiffstransport wäre damit näher an die Gleise und besser an die Bahn und Straße angebunden und kann helfen CO<sup>2</sup> einzusparen. Kritik kommt hier vonseiten des Naturschutzverbundes Pro Natura. Auf

den trockenen Schotterflächen des Bahnareals haben sich mittlerweile zahlreiche auch gefährdete Tierarten sowie über 500 Pflanzenarten angesiedelt. Aus diesem Grund droht der Naturschutzverband Pro Natura den Beteiligten des Projektes „Gateway Basel Nord“ mit dem Referendum. In der Anfangsphase der 3Land-Entwicklungsvision befürchteten die Anwohner des angrenzenden Klybeck-Quartiers, dass auf der Klybeck-Insel nur Luxuswohnungen für zahlungskräftige Mieter entstehen könnten und sie daraufhin verdrängt werden. Aus diesem Grund bezogen die Planenden die hiesige Bewohnerschaft – mit einem großen Anteil an Migrationshintergrund und niedrigem Einkommen – in die weitere Planung ein. Das große Potenzial ist unverkennbar, nämlich die Annäherung auf unterschiedlichen kulturellen und sozialen Ebenen, und das über die Grenzen hinaus. So eine Chance bietet sich nicht oft: ein trinationales Planungsgebiet mit Rheinanschluss über die Landesgrenzen hinaus gemeinsam zu entwickeln. Basel, Weil am Rhein und Hünigau gewinnen mit dem Raumkonzept „3Land“ an Attraktivität und beweisen, dass es möglich ist, über „ihre Grenzen hinaus zu wachsen“ – dies im Sinne der IBA Basel 2020. ■

**Blick in den Hafen auf Schweizer Seite. Der Ausbau des trimodalen Containerterminals auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn soll 2021 starten.**



**Mehr zum Projekt unter:  
[3-land.net](http://3-land.net)**