basler stadtbuch cms
Christoph Merian Stiftung

Basels Norden am Wendepunkt?

Autor(en): Philippe Cabane

Quelle: Basler Stadtbuch

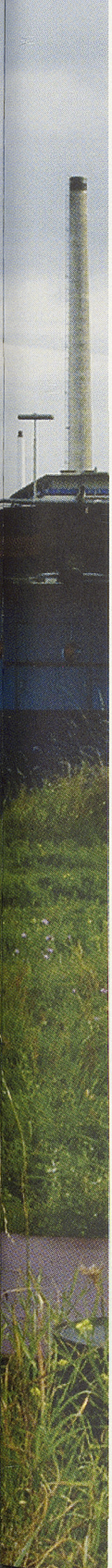
Jahr: 2005

https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/ae7dac38-3a2b-4fa4-aa93-e18de59b2922

Nutzungsbedingungen
Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.
http://www.cms-basel.ch
https://www.baslerstadtbuch.ch



Basels Norden am Wendepunkt?

Entwicklungen in ‹Basel Nord›

Philippe Cabane

Es war ein bewegtes Jahr für die Basler Stadtplanung. Vor allem im Norden Basels gaben zahlreiche Projekte Anlass zu öffentlichen Debatten. Die Diskussionen um Varianten für eine Nordverbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Badischem Bahnhof liefen heiss. Der Ratschlag zur Umzonung der Erlenmatt hat das Referendum sicher überstanden. Die ersten Bauten des ‹Novartis Campus› sind fertig gestellt. Die Konzepte für die Hafenareale sind mit dem Beschluss der Verlegung des Rheinhafens St. Johann aktueller denn je. ‹Logis Bâle› kann erst dank der neuen Arealentwicklungen in ‹Basel Nord› die regierungsrätliche Zielsetzung ‹5000 Wohnungen in 10 Jahren› erfüllen. Auch die ‹Integrale Aufwertung Kleinbasel› ist so weit fortgeschritten, dass ein solches Projekt auch im St. Johann lanciert werden soll. Und die kurz vor der Fertigstellung stehende Nordtangente gibt jetzt schon einen Eindruck davon, wie sich die neuen Stadträume einst präsentieren werden – so zeigt das Projekt ‹Volta Mitte› als erste Etappe von ‹Pro Volta› konkrete und mutige Ansätze für städtisches Wohnen rund um den Bahnhof St. Johann. Schliesslich bleibt noch das ‹Konzept Trinationale Agglomeration Basel› zu erwähnen, auf das sich vor drei Jahren die französischen, deutschen und schweizerischen Gemeinden verbindlich festgelegt haben. Vor allem der Masterplan für den Nordbogen, ein zusammenhängender Siedlungsgürtel vom Flughafen über St-Louis (mit neuem Entwicklungsgebiet beim Bahnhof), Huningue, Weil am Rhein bis nach Lörrach, präsentiert ausgedehnte Flächen für neue städtische Zonen.

Ein Blick auf den Stadtplan zeigt, dass sich ein Grossteil der Aktivitäten der Stadtentwicklungspolitik auf die grenznahen Gebiete des nördlichen Agglomerationsgürtels konzentriert. Unter dem Titel ‹Stadtentwicklung Basel Nord› hat das Baudepartement vom 16. bis 28. September 2005 zu einer umfassenden Werkschau eingeladen und über die Entwicklungen und Vorhaben informiert. Immerhin ist ‹Basel Nord› einer der sechs Schwerpunkte im Politikplan 2005–2008.

Wie aber kam ‹Basel Nord› zu seinem unschönen Namen, der mehr an eine Autobahnausfahrt als an einen lebendigen Stadtteil denken lässt? In Anlehnung an das Zürcher Boomviertel ‹Zürich West› hat ‹Basel Nord› seinen Namen nicht bekommen, auch nicht wegen der Berner Rockband ‹Zürich West›. Zum ersten Mal hörte ich von ‹Basel Nord› Mitte der 80er Jahre. In Basel stritt man sich noch über den Sinn und Unsinn der Nordtangente. Die Verkehrsplaner taten sich sogar in bürgerlichen Kreisen recht schwer mit der Rechtfertigung des Stadtautobahnprojekts. Die Architekten forderten eine Überarbeitung der Pläne mit Rücksicht auf die städtebaulichen Potenziale. Wenn schon eine Stadtautobahn gebaut würde, dann sollte die Investition dazu genutzt werden, die Stadt hier weiterzudenken und eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen. Eine politische Mehrheit war offenbar nur zu gewinnen, wenn eine neue Projektierung unter Berücksichtigung von Fragen der Stadtentwicklung in Aussicht gestellt wurde. Es wurden zwei Projektorganisationen gebildet. Während die ‹Projektorganisation Nordtangente› (Pont) sich ausschliesslich mit dem engeren Perimeter der Nordtangente befasste, sollte eine zweite vom Hochbau- und Planungsamt geleitete Projektorganisation die Einbindung der Nordtangente in das weitere Umfeld der Quartiere untersuchen. Mit der Bezeichnung ‹Projektorganisation Räumliches Konzept Basel-Nord› (Pork) wurde ein von Autobahnschildern bekannter Begriff zum Namen für ein ganzes Stadtentwicklungsgebiet. Wenn ‹Basel Nord› damals noch ein Arbeitsbegriff war, so ist er heute fest in den Köpfen der Fachleute verankert. Mit der Ausstellung des Baudepartements zur ‹Stadtentwicklung Basel Nord› wurde der wenig aussagekräftige Begriff nun auch öffentlich zementiert.

Bei genauerem Nachdenken aber könnte der Name vielleicht doch treffender sein als zunächst angenommen. Natürlich haben die dem Perimeter von ‹Basel Nord› zugeordneten industriellen Wohnquartiere St. Johann, Matthäus, Rosental und Kleinhüningen von ihrem Namen und ihrer Geschichte her eine klare Identität. Ausserhalb dieser Quartiere aber sind weite Teile von ‹Basel Nord› diffus – ein von Landesgrenzen durchschnittenes Konglomerat von Restflächen mit emissionsträchtigen Nutzungen, die vor die Tore der Stadt verbannt wurden: Schwerverkehr und Güterumschlag auf Strasse, Schiene und Wasser, der Schlachthof, der Flughafen und vor allem die Firmensitze und Produktionsstätten der beiden zu ‹Novartis› fusionierten Chemiekonzerne ‹Sandoz› und ‹Ciba Geigy›. Auf der anderen Seite der Grenze geht ‹Basel Nord› über in ‹St-Louis sud›, in die ausgedehnten Industriezonen ‹Huningue sud› und in Weil-Friedlingen, das eigentlich ‹Weil-West› darstellt.

Zum heutigen Zeitpunkt sind weite Teile von ‹Basel Nord›, dort wo der Rhein keine Brücken mehr hat, noch ‹Zwischenstadt›. Im ‹Dazwischen› liegen diese Flächen nicht nur räumlich, sondern auch historisch. Die wirtschaftlichen Umstrukturierungen im Zuge der Globalisierung machen alte Produktionsweisen überflüssig. Die neuen Planungen schaffen Flächen für neue Quartiere, welche die historischen Wohnquartiere von ‹Basel Nord›

fortsetzen sollen. Der ‹Novartis Campus› enpuppt sich hier als Impulsgeber dieser Entwicklung zu einem ‹Bio-Valley› am unteren Rheinknie. Ein Blick auf die neuen Vorhaben im Wohnungsbau, die Visionen für die Hafenareale, die riesigen Umstrukturierungsgebiete in den ehemaligen Industriezonen Hüningens zeigen, dass hier Flächen auf den Markt kommen, wie nie zuvor in der Geschichte. Ob sich diese Flächen zu richtigen Quartieren entwickeln werden, weiss heute noch niemand so genau. Die Zukunft dieser Areale wird davon abhängen, wie sich Basel im herrschenden Konkurrenzkampf zwischen den Städten behaupten kann. Ob die Agglomeration wachsen, stagnieren oder gar schrumpfen wird, lässt sich kaum abschätzen. Die Ambitionen sind jedenfalls gross, das Klima ist investorenfreundlich, und die Investoren riskieren viel im Vertrauen auf Impulse durch die ‹Novartis›. Die neuen Quartiere werden neue Namen bekommen und das Puzzle der identitätslosen Teile von ‹Basel Nord› mit neuen Inhalten füllen. Und sollten sich diese kühnen Prognosen bewahrheiten, so hoffe ich doch, dass die bedeutungsleere Bezeichnung ‹Basel Nord› wieder verschwinden wird.