

Basler Stadtbuch  
Dossier 2022

## Turbo in Allschwil: das Bachgraben-Areal

Stefan Schuppli



## Turbo in Allschwil: das Bachgraben-Areal

### Stefan Schuppli

Innerhalb weniger Jahre hat sich das Bachgraben-Areal in Allschwil zu einem Hotspot mittelgrosser Firmen und der Life-Sciences entwickelt. Tausende von hochqualifizierten Arbeitsplätzen wurden geschaffen, und in den nächsten Jahren werden nochmals Tausende hinzukommen. Doch es gibt auch Risiken und Nebenwirkungen: Die Verkehrserschliessung etwa wurde verschlafen.

#### Die Ausgangslage – ein Blick in den Rückspiegel

Die aktuelle und die kommende Entwicklung lassen sich besser einschätzen bei einem Blick fünfzig Jahre zurück. Die historischen Online-Karten von [map.geo.admin.ch](https://map.geo.admin.ch) (Menu «Zeitreise») vermitteln einen guten Eindruck, wie sich das rund 1,4 km lange und 300 m breite Allschwiler Gebiet im Laufe der Zeit verändert hat.

«Das Bachgraben» – das war in den Sechzigerjahren gerade mal ein neues Basler Gartenbad, mit den angeblich besten Pommes frites weit und breit. Neben dem Bad: ein öder Parkplatz, ein staubiges Kieswerk, rumpelnde Lastwagen, alle drei Stunden ein lärmiger Flieger. Fertig. Auch die heutige Allschwiler Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli-Kaiser erinnert sich: «Wir fuhren in die Badi auf dem Hegenheimermattweg. Der hatte mehr Schlaglöcher als Strassenbelag.» In den Achtzigerjahren wurde gegenüber dem Gartenbad ein gesichtsloses Hallen- und Bürogebäude hochgezogen, das nur deshalb einen gewissen Bekanntheitsgrad erlangte, weil sich im dortigen «Coop Bau+Hobby» halb Basel-West mit den einschlägigen Materialien eindeckte. In dessen Räumen ist heute die Softwarefirma Swiss AS, ein Tochterunternehmen der Fluggesellschaft Swiss, tätig. Sie ist mit ihren 270 Angestellten Weltmarktführerin im Bereich hochspezialisierter Planungssoftware für Flugzeugwartung und -unterhalt.

Heute ist der einsame Landstrich an der Grenze eine boomende Entwicklungszone. Bis 2023 werden zu den aktuell 4'300 Beschäftigten auf dem Areal weitere 4'000 hinzukommen, so die offiziellen Schätzungen. Die Dynamik der Arealentwicklung scheint ungebrochen. Gleichwohl brachten die Allschwiler Grünen ein Referendum betreffend die Aufzonung des Alba-Gevierts (nahe beim Gartenbad) von 20 auf 40 m Höhe zustande. In der Abstimmung vom Juni 2021 wurde der Alba-Quartierplan zwar mit 60 Prozent deutlich angenommen, doch in einer überblickbaren Gemeinde wie Allschwil (mit 13'209 Stimmberechtigten<sup>1</sup>) sind auch 40 Prozent Nein-Stimmen unübersehbar. Simone Meier, Co-Präsidentin der Grünen Allschwil, vermutet, dass sich viele Menschen wegen des rasanten Entwicklungstempos Sorgen machen. Die Grünen seien nicht gegen verdichtetes Bauen, auch habe sich ihre Opposition nicht grundsätzlich gegen das Alba-Haus gerichtet. Sie hätten sich einfach die Frage gestellt, ob es dieses Volumen brauche, wenn doch beispielsweise wegen der neuen Roche-Türme umfangreiche Büroflächen frei werden, die derzeit noch von der Roche angemietet sind. Die grösste Sorge der Bevölkerung sei aber wohl, dass die Verkehrsbelastung weiter ansteige, und das ohne Aussicht auf Besserung. Davon später.

#### Actelion schrieb – und ist – Geschichte

Bis in die Nullerjahre geschah am Hegenheimermattweg wenig, oder jedenfalls nichts Spektakuläres. Doch dann sorgte die Firma Actelion mit ihrem vom Architekturbüro Herzog & de Meuron (HdM) entworfenen Hauptsitz für Furore. Actelion war zu Beginn eine reine Pharma-Forschungsfirma, gegründet 1997 von einigen Roche-Wissenschaftlern um das Ehepaar Martine und Jean-Paul Clozel. Die neue Firma war mit ihrem Medikament gegen arteriellen Lungen-Bluthochdruck erfolgreich. 2007–2010 baute HdM einen coolen Firmensitz für Actelion auf dem

<sup>1</sup> [https://www.allschwil.ch/wAssets/docs/aktuelles/amtliche-publikationen/oeffentliche-planaufgabe/QP-ALBA/20210613\\_Volksabstimmungsergebnis-QP-ALBA.pdf](https://www.allschwil.ch/wAssets/docs/aktuelles/amtliche-publikationen/oeffentliche-planaufgabe/QP-ALBA/20210613_Volksabstimmungsergebnis-QP-ALBA.pdf) (Zugriff: 19.06.2022).

Areal, und 2017 wurde Actelion für 30 Milliarden US-Dollar vom US-Pharmakonzern Johnson & Johnson übernommen. Es war einer der aufsehenerregendsten Deals der Schweizer Wirtschaftsgeschichte. Im Rahmen dieser Übernahme gliederte Actelion einen Teil der Forschungsaktivitäten in eine neue Firma namens Idorsia aus. Mit einer Mitgift von einer Milliarde Franken in Cash und mit 450 bestausgebildeten und erfahrenen Forschenden ging Idorsia an den Start. Die Zahl der Mitarbeitenden hat sich in den vergangenen fünf Jahren fast verdoppelt.

Auf Wachstumskurs sind auch weitere Unternehmen wie Viollier (Laboranalysen) und SKAN (Reinraumisolatoren für die Pharma), beide mit neuen Hauptsitzen auf dem Bachgraben-Areal. «Diese Entwicklung kann man sich kaum vorstellen», sagt die Gemeindepräsidentin. «Was uns besonders freut, ist die Qualität dieser Firmen.»

### Ein Pool der Life-Sciences

Die aktuellen Pläne zeigen, dass die Entwicklung des Life-Sciences-Schwerpunkts weitergeht – nun auf einem Gelände nordöstlich dieser Wachstumsfirmen. Es gehört mehrheitlich dem Basler Bürgerspital BSB und firmiert unter dem Namen BaseLink. Das 75'000 m<sup>2</sup> grosse Areal ist in 16 Baufelder eingeteilt und wird im Wesentlichen von der St. Galler Senn IFA AG und der JP Bachgraben AG entwickelt.<sup>2</sup> Letztere umfasst Jacques Herzog und Pierre de Meuron «als Eigentümer, Investoren, Bauherren und Architekten».<sup>3</sup>

Der volumenmässig grösste Bau auf dem BaseLink-Areal soll in diesem Sommer eröffnet werden. Er trägt den etwas sperrigen Namen «Switzerland Innovation Park Basel Area Main Campus» (SIP Main Campus)<sup>4</sup> und wurde vom Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfen. Hier sollen auf fünf Etagen rund 2'000 Arbeitsplätze in modernsten Büros und Labors zur Verfügung stehen. Herzstück ist der fussballfeldgrosse, begrünte und mit Bäumen bepflanzte Innenhof, in dem auch Einzelhandel und Gastronomie angesiedelt sein werden.

Dieser Campus hat insofern eine besondere Geschichte, als sich die Nordwestschweizer Kantone auf Initiative der Handelskammer beider Basel bereits vor mehr als acht Jahren in Stellung gebracht haben. Man sicherte sich im Bachgraben-Areal ein Haus, das praktisch ab «Stunde Null» vermietet werden konnte.<sup>5</sup> Im neuen, in Entstehung begriffenen Bau ist der SIP Main Campus strategischer Partner und Ankermieter. Er bietet zwei Expansionskonzepte an: Einerseits können Unternehmen flexible, möblierte Flächen mit bis zu 500 m<sup>2</sup> anmieten. Andererseits stehen unmöblierte Flächen ab 500 m<sup>2</sup> zur Verfügung, die nach den Vorgaben der Unternehmen ausgebaut werden. Von den rund 50'000 m<sup>2</sup> Nutzfläche sollen rund 6'000 m<sup>2</sup> an Start-ups vermietet werden. Als weitere Mieter sind bisher die Basilea Pharmaceutica AG, die Hamilton Bonaduz AG, die Alltim GmbH und das Departement Biomedizinische Technik der Universität Basel bekannt. Bereits bezogen ist das neue Domizil des Schweizerischen Tropen- und Public Health-Instituts (Swiss TPH). Das Haus für die rund 750 Mitarbeitenden wurde von den Basler Architekten Kunz und Mösch entworfen.

### HORTUS – so geht ökologisches Bauen

Während beim Campus-Gebäude aus labortechnischen Gründen relativ viel Beton verbaut wurde, verfolgen Senn Development und die JP Bachgraben bei der Planung von HORTUS (Akronym aus «House of Research, Technology, Utopia and Sustainability», gleichzeitig lat. Garten)<sup>6</sup> eine prononcierte Nachhaltigkeits-Strategie. Bei einem Rundgang der Architekturwoche Basel im Mai 2022 konstatierten Vertreter:innen der Firmen, dass ein Umdenken stattgefunden habe. Es sei der feste Wille, diesen Bau an die Grenze des technisch Machbaren zu führen und selbst strengste Öko-Normen zu übertreffen. Der Bau soll seine Erstellungsenergie innerhalb einer

<sup>2</sup> <https://www.baselink.com/eigentuemer-nutzer/> (Zugriff: 18.06.2022).

<sup>3</sup> bzBasel, 22.11.2020, <https://www.bzbasel.ch/basel/baseland/herzog-and-de-meuron-verteidigen-alba-haus-gutes-projekt-wird-torpediert-ld.2066568> (Zugriff: 18.06.2022).

<sup>4</sup> <https://sip-baselarea.com/> (Zugriff: 19.06.2022).

<sup>5</sup> <https://sip-baselarea.com/sites/>, «Allschwil, Basel-Landschaft»: This is our main site and where it all began (...) 2022 will see a considerable expansion as the Park is set to move to a new campus of collaboration and research center.

<sup>6</sup> <https://senn.com/projekt/hortus-allschwil/> (Zugriff: 18.06.2022).

Generation «zurückzahlen», also innerhalb von weniger als dreissig Jahren. Dies will man einerseits dadurch erreichen, dass die gesamte verbaute Energie dank dem Einsatz von Materialien wie Holz, Lehm und Altpapier gering gehalten wird. Andererseits wird die «Energieernte» über Photovoltaik maximiert. «Das Hortus wird eine Quelle von Energie – sowohl kreativer als auch faktischer Solar-Energie mit einer Haltung, die Technik und Natur verbindet, Wissenschaft und Utopie anregt und Nachhaltigkeit nicht nur ökologisch, sondern auch menschlich und sozial vorlebt», sagt Johannes Eisenhut, Geschäftsführer der Senn Development AG.

Der Bau ist der Kreislaufwirtschaft verpflichtet. In diesem Modell werden bestehende Materialien und Produkte so lange wie möglich geteilt, geleast, wiederverwendet, repariert, aufgearbeitet sowie up- und recycelt. Dadurch wird der Lebenszyklus der Produkte verlängert, was in der Praxis eine massive Reduktion der Abfälle bedeutet. Die Kreislaufwirtschaft ist das Gegenkonzept zum traditionellen linearen Wirtschaftsmodell (Wegwerfwirtschaft). Hier sieht das konkret so aus: Jedes Bauteil hat eine bereits vor dem Verbauen eingeschriebene Zukunft – und eine Anleitung zur Weiterverwendung, sollte das Gebäude nach einigen Generationen nicht mehr benötigt werden.

Die Eröffnung von HORTUS ist für das Jahr 2025 geplant. Das Raumangebot richtet sich primär an Digital- und Tech-Firmen. Diese können am Standort BaseLink von der Nähe zur Life-Sciences-Branche profitieren. Das Projektteam forscht aktuell an «behaglichkeits- und gesundheitsfördernden Konzepten» sowie an einer neuen Form der Miete.

### **Das Alba-Haus**

Auch mit dem Alba-Haus am nördlichen Eckpunkt des BaseLink-Areals hat es seine besondere Bewandnis. An diesem Ort sollen etablierte Firmen und Start-ups in Kontakt treten können. «Das war ein vielfach geäusselter Wunsch von verschiedenster Seite – von arrivierten Firmen, von Start-ups, von Hochschulen», sagt Marc Siegrist, Bauherrenvertreter der JP Bachgraben AG.

Das ganze Haus sei auf Flexibilität und Nachhaltigkeit ausgerichtet. «Für die Firmen ist das extrem wichtig. Manchmal brauchen sie schnell mehr Platz, manchmal weniger», erklärt Siegrist. Geplant sind vorab Büroräume, die dank der geschickten Platzierungen der Gebäudestützen sehr flexibel gestaltet werden können. Dereinst werden in diesem zehngeschossigen Gebäude rund tausend Menschen arbeiten. Im ersten und im zweiten Stock wird es Coworking-Spaces geben. Via App können auch kleinere und grössere Büros sowie ganze Konferenzsäle gemietet werden, für kürzere oder längere Zeit. Dies hilft den Firmen, ihre Fixkosten optimieren. Das Haus soll auch eine Art Quartierzentrum werden, so Siegrist. Im Erdgeschoss werden die wichtigsten täglichen Bedürfnisse abgedeckt, mit einem Bistro, einer Kita, einer BLKB-Bankfiliale, einer Apotheke mit Walk-in-Praxis und einem Veloladen. «Ein Marktplatz, quasi.»

Neue Wege für dieses Büro- und Geschäftshaus<sup>7</sup> beschreitet die Bauherrin auch bezüglich der Möblierung: Der erste und zweite Stock soll wenn möglich mit kreislauffähigen Möbeln ausgestattet werden. Die Architektur stammt, wie auch bei anderen Bauten auf dem Areal, vom Büro Herzog & de Meuron. Der Neubau des Alba-Hauses hat aktuell (Juni 2022) die Hälfte der projektierten Höhe von vierzig Metern erreicht. Die im Juni 2021 an den Allschwiler Urnen gutgeheissene Aufzoning freute natürlich auch die Investoren der JP Bachgraben AG. Denn sie gehen davon aus, dass das Gebäude eine vernünftige Wirtschaftlichkeit erst ab einem bestimmten Volumen erreicht.

### **Umgebungsgestaltung und Naherholung**

Die verschiedenen Baufelder des rund 500 m langen BaseLink-Areals sollen mittig mit Wegen für den Langsamverkehr und mit Grünflächen verbunden werden. Vielerorts sind Freiluft-Aufenthaltssorte vorgesehen. Ein Augenschein vor Ort zeigt, dass sich schon jetzt, trotz Baulärm

<sup>7</sup> <https://www.alba-haus.ch/> (Zugriff: 28.06.2022)



und anderen Emissionen, etwa vom nahen Recyclinghof, Menschen mit Laptops ins Freie wagen.

Das Gebiet an den Rändern von Basel, Allschwil, Hégenheim und Saint-Louis bildet mit einer Fläche von 300 Hektaren einen der grösseren Landschaftsräume der Agglomeration. Es war von Äckern, Familiengärten und Kiesgruben geprägt und deshalb für die Öffentlichkeit lange Zeit nur schwer zugänglich. Nun wird die Gegend schrittweise durch einen neuen Landschafts- und Naturpark aufgewertet, den IBA<sup>8</sup> Parc des Carrières – mit Feuchtgebieten, Grünflächen und Velowegen. Die Neugestaltung begann Anfang 2021 auf ehemaligen landwirtschaftlichen Flächen und wird auf den aufgefüllten Flächen der Kiesgrube fortgesetzt. Der Zugang zu dieser ersten umgenutzten Parzelle ist zu Fuss oder per Velo allerdings nicht einfach zu finden.<sup>9</sup>

Das Gelände ist interessanterweise fest in Schweizer Händen. Es gehört dem BSB, der Einwohnergemeinde der Stadt Basel und der Firma Kibag, die vor Ort Kies fördert. Wegen Hoheitsfragen müssen die Verantwortlichen bei der Realisierung des Projekts immer wieder bürokratische Hürden überwinden.

### **Der Verkehr – ein eher trübes Kapitel**

Die Mehrheit der Nutzenden ist über die Transformation des Bachgraben-Areals des Lobes voll, so auch der Geschäftsführer der Swiss Aviation Software, Ronald Scherer. Nur beim Thema Verkehr wird er ungehalten. «Das ist einfach unglaublich, dieses Chaos. Vor allem am Abend.» Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr würde nichts bringen, meint er. «Auch der Bus steht im Stau.»

Der Verkehr, genauer: der motorisierte Individualverkehr, ist das grosse ungelöste Problem. Und es wurde zu spät angepackt. Nochmals ist ein Blick auf die historischen Karten<sup>10</sup> recht aufschlussreich. Gerade die Entwicklung von Grossbasel-West zeigt, dass bereits vor jeder Bebauung des Gebietes eine Tramlinie<sup>11</sup> gezogen wurde. Quasi ins Nichts hinaus, über Wiesen und Felder, denn der äusserste bebaute Ort der Stadt war damals das Paulus-Quartier. So geht vorausschauendes Planen: Wenige Jahre später war das heute sehr beliebte und stadtnahe Wohnquartier Neubad praktisch vollständig gebaut und erschlossen mit einer leistungsfähigen Tramlinie.

Bei der Erschliessung des Bachgraben-Areals hatten und haben Strassen erste Priorität. Abhilfe beim Verkehrsstau soll das Projekt ZUBA bringen, ein zweispuriger, rund 1,4 km langer Tunnel, der das Bachgraben-Areal an die Nordtangente anbindet. Um den Verkehr aus den Quartieren zu bringen und die Staus zu beseitigen, müsse zuerst dieser Zubringer gebaut werden: «Erst wenn die heute schon stark belasteten Lokalstrassen in Allschwil und im Iselinquartier durch den ZUBA entlastet werden, gibt es Platz, die Förderung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehr umzusetzen», steht auf der Website des Tiefbauamtes Baselland.<sup>12</sup> Die Kosten von ZUBA werden aktuell auf 370 bis 420 Millionen Franken geschätzt. An ein leistungsfähiges Tram auf einer separaten Trasse wird erst in Ansätzen gedacht. Der Planungshorizont einer neuen Linie vom Bahnhof St. Johann zum Bachgraben beträgt zehn Jahre oder mehr.

Der motorisierte Privatverkehr hat offenbar immer noch Vorrang. Die täglichen Verkehrsstaus sind eine Folge davon. Und sie dürften sich häufen, wenn bis Ende des kommenden Jahres 4'000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Erst 2018 wurde in Allschwil ein Gesamtverkehrskonzept verabschiedet, das Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept (GMSK) Bachgraben.

<sup>8</sup> IBA steht für Internationale Bauausstellung. Eine solche fand 2021 im Dreiländereck statt.

<sup>9</sup> Lohnend ist ein Blick auf <https://s.geo.admin.ch/98218efe71> und auf das PDF «Parc des Carrières\_Etappenpläne».

<sup>10</sup> [map.geo.admin.ch](https://map.geo.admin.ch) (Menu «Zeitreise»).

<sup>11</sup> Es handelt sich um die Tramlinie 8, die im Laufe der Jahrzehnte mehrere Routenänderungen erlebte, s. [tram-basel.ch https://www.g-st.ch/trambasel/bvb\\_blt/htmlsite/linie08\\_00.html](https://www.g-st.ch/trambasel/bvb_blt/htmlsite/linie08_00.html) (Zugriff: 18.06.2022).

<sup>12</sup> <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/kantonsstrassen/zubringer-bachgraben-nordtangente?searchterm=lokalstrasse> (Zugriff: 23.06.2022).

Natürlich ist eine nachträgliche Verkehrserschliessung aus Platzgründen nicht ohne Probleme, gerade für den öffentlichen Verkehr. Eine Tramlinie oder andere «Peoplemover» brauchen eine vom Privatverkehr getrennte Trasse. Die Nordwestseite des Geländes stösst an die französische Grenze, was den Planungsaufwand auch nicht verringert. Gemeindepräsidentin Nüssli sagt, dass die Entwicklung stets von der Verkehrsplanung begleitet wurde. «Wir sind mit den Firmen in Kontakt. Sie empfehlen den Mitarbeitenden den Umstieg aufs Velo. In den neuen Gebäuden sind Duschen und Umkleidekabinen vorgesehen.» Mit den E-Bikes sind ausserdem grössere Distanzen kein Problem mehr. Auch einfachere Massnahmen wie der Bau eines Verkehrskreisels Grabenring und Hegenheimermattweg hätten eine enorme Entlastung gebracht.

Doch im Juni 2022 erlitt die Verkehrserschliessung des Gebiets einen herben Rückschlag. Der Bundesrat beschloss, die Tram- und Strassenbauprojekte zur Verbindung von Basel und Allschwil nicht in die Prioritätenliste der zu fördernden Verkehrsprojekte aufzunehmen. Der Mitfinanzierungsgrad des Bundes von 40 Prozent würde allein für ZUBA einen Zustupf von 150 bis 170 Millionen Franken bedeuten. «Das ist eine Hiobsbotschaft», gab Nüssli am 11. Juni 2022 gegenüber dem Regionaljournal SRF zu. «Wir sind masslos enttäuscht. Aber wir werden in Bern weiter dafür kämpfen.»

### **Polymobilität und Veloparkplätze**

Johannes Eisenhut, Geschäftsführer der Senn Development, findet es unverständlich, dass der Bund diesen wichtigen Infrastrukturprojekten so wenig Beachtung schenkt, nach allem, was über die Entwicklung und Erschliessung des Bachgrabengebiets geschrieben worden sei. «Zumal auf dem BaseLink-Areal neben grossen Firmen mit dem Switzerland Innovation Park Basel Area, dem Swiss TPH und der Universität Basel mehrere Bund-nahe Institutionen angesiedelt sind.» Ausserdem habe der Kanton einen 16-Millionen-Planungskredit bewilligt, was zeige, dass man hier ein dringliches Handlungsfeld sieht. Gleichzeitig hält Eisenhut fest, dass der Leidensdruck des motorisierten Privatverkehrs gerne etwas hochgespielt werde. «Für die Attraktivität des Bachgrabens als Standort ist die heutige Erschliessung kein wirkliches Problem. Ein paar Minuten Stau zu Stosszeiten muss man als Autofahrer ertragen können, schliesslich ist man Teil des Problems.»

Die Autonutzung pro Arbeitsplatz nehme stetig ab. Das Bild, das sich aus aktuellen Umfragen der Firma RAPP Trans ergebe, sei von zunehmender «Polymobilität» geprägt, Velos und E-Velos sind auf dem Vormarsch. «Wir bauen hier Aberhunderte von Veloparkplätzen. Von erhöhten Busfrequenzen und zusätzlichen Buslinien erwarten wir viel», sagt der Areal-Entwickler.

### **Die Risiken – in die Zukunft gedacht**

Jede Planung ist mit Risiken behaftet, das gilt auch für dieses Projekt. Allerdings sagen Fachleute den Life-Sciences eine robuste Zukunft voraus. Wachstumstreiber seien steigende Lebenserwartung und Einkommen.

Spitzenmedikamente und -Leistungen erzielen am Markt in der Regel hohe Margen. Die Frage ist allerdings, ob und wie lange der Patentschutz Bestand hat und zu welchem Grad es den Firmen gelingt, sich an neue Gegebenheiten anzupassen. Ein weiteres Risiko ist die Konjunktur, die in den vergangenen Jahren besonders der Pharmabranche starken Auftrieb gab und für volle Kassen sorgte. Oftmals wird in der Region von einem «Pharma-Klumpenrisiko» gesprochen. Doch gleichzeitig bedeutet die Ballung wissenschaftlicher Kompetenz auch eine unglaubliche Chance.

## Arbeitsplätze

Zu den aktuell etwa 4'300 Arbeitsplätzen werden allein bis Ende 2023 weitere 4'000 hinzukommen. Damit sollen gemäss offiziellen Schätzungen rund zwei Drittel des gesamten Nutzungspotenzials von gut 12'000 Arbeitsplätzen im Bachgraben-Gebiet erreicht sein. Nachfolgend die aktuellen Arbeits-/Studienplätze von einigen Firmen und Institutionen (Stand Mai 2022, teilweise geschätzt):

Idorsia	1'200
Swiss TPH	700
Abbott	500
Skan	500
Viollier	450
Swiss Aviation Software	270
Basilea	150
Coop Mineralöl	125
Rolic	80
Cron	70
Merz Pharma (Schweiz)	50
Polyphor	29
GastroPfaff AG	22
Rehatec AG	15
Eglin AG	15
Van der Merwe Center	14
Vitis Center	7

## Über den Autor

Stefan Schuppli arbeitete als Wirtschaftsredaktor bei der «bzBasel» (chmedia), dem Konsument:innenmagazin «Saldo» und der «Basler Zeitung». Aktuell ist er als freier Journalist tätig, u.a. beim Onlinemagazin bajour.ch, der bz und der Online-Plattform aerotelegraph.com. Er studierte in Basel Geschichte, Soziologie, politische Philosophie und Wirtschaftswissenschaften (Abschluss lic. rer. pol.). Er ist ausserdem Vorstandspräsident der Basler Madrigalisten.



Actelion Pharmaceuticals Ltd., Actelion Business Center, 2017, Architekten: Herzog & de Meuron  
(© Herzog & de Meuron Basel Ltd.)



Actelion Pharmaceuticals Ltd., Actelion Business Center, Architekten: Herzog & de Meuron  
(Foto: Wikimedia Commons)





Schweizerisches Tropen- und Public Health-Institut (Swiss TPH), Architektur: Kunz und Mösch Architekten, 2022  
(© Kunz und Mösch Architekten GmbH)



Schweizerisches Tropen- und Public Health-Institut (Swiss TPH), Architektur: Kunz und Mösch Architekten, 2022  
(© Kunz und Mösch Architekten GmbH)





Visualisierung «Switzerland Innovation Park Basel Area Main Campus», 2016, Architektur: Herzog & de Meuron  
(© Herzog & de Meuron Basel Ltd.)



«Switzerland Innovation Park Basel Area Main Campus» (SIP Main Campus), 2022, Architektur: Herzog & de Meuron  
(© Herzog & de Meuron Basel Ltd.)





Visualisierung Bürogebäude HORTUS, Architektur: Herzog & de Meuron, 2020 (© Herzog & de Meuron Basel Ltd.)





Visualisierung Geschäftsgebäude Alba-Haus, Architektur: Herzog & de Meuron, 2021  
(© Herzog & de Meuron Basel Ltd.)





IBA Parc des Carrières, 2022 (© Courvoisier Stadtentwicklung GmbH)



Luftbild Bachgraben-Areal, Februar 2022 (Foto: Erich Meyer)



# Ein Businesshotel für den Bachgraben

**Allschwil wächst** Die deutsche Tristar-Gruppe investiert 30 Millionen Franken in das Entwicklungsareal Base-Link. Zudem zügelt das biopharmazeutische Unternehmen Basilea nach Allschwil.

Kurt Tschan

Der Immobiliendienstleister Implenia baut im Auftrag der deutschen Hotelgruppe Tristar für 30 Millionen Franken auf dem neuen Entwicklungsgebiet Basel-Link in Allschwil ein Businesshotel. Dieses bietet 220 Zimmer in der Kategorie 3 Sterne plus an. Das Hotel wird in direkter Nachbarschaft zum Pharmaunternehmen Actelion gebaut und verleiht der Unterbaselbieter Gemeinde ein städtisches Flair. Mit dem Rössli und dem Schlüssel hat der Ort bis jetzt lediglich zwei kleinere Häuser, die Zimmer anbieten.

Tristar ist Franchisenehmer der weltweit tätigen Hotelgruppen IHG, Hilton, Accor und Marriott. Die in Berlin ansässige Hotelgruppe betreibt derzeit in ganz Deutschland 18 Hotels, davon 11 unter der Marke Holiday Inn Express, 2 unter dem Label Holiday Inn, 2 unter Indigo (IHG) und 3 als Hampton by Hilton. Allein in diesem Jahr sind weitere 8 Eröffnungen unter den Marken Hilton Garden Inn, Holiday Inn Express, Ibis Styles und Hampton by Hilton vorgesehen, darunter bis zu 6 in Österreich.

### Bis zu zehn neue Hotels

Die Gruppe plant, bis zu zehn weitere Hotels pro Jahr zu eröffnen, und zwar vorrangig in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Im Fokus haben die Berliner auch Süd- und Osteuropa. Im sankt-gallischen St. Margrethen entsteht aktuell ein neues, fünfstöckiges Ibis Styles. Unweit des Europaparks Rust entsteht in Zusammenarbeit mit Marriott das erste Lifestyle-Hotel Moxy.

Das Hotel wird auf einer Fläche von 3000 Quadratmetern erstellt. Es wird 20 Meter hoch und sechs Stockwerke umfassen, wie Implenia-Sprecherin Eva Heimrich-Kämpfer bestätigt. Das Grundstück wird im Baurecht abgegeben. Implenia spricht von einer Geschossfläche von 8000 Quadratmetern. Integriert



Das geplante Allschwiler Hotel umfasst einen grosszügigen, geschützten Aussenbereich mit Bistro- und Bar-Ambiente. Visualisierung

## Das neue Hotel wird in direkter Nachbarschaft zu Actelion gebaut.

in den Hotelbetrieb wird ein kleiner Gewerbebetrieb (möglicherweise ein Shop) von 320 Quadratmetern. Parkplätze sollen im benachbarten Parking zur Verfügung stehen. Die Baubewilligung liegt vor.

Das Projekt stellt eine Eigenentwicklung des Schweizer Immobiliendienstleisters Implenia dar. Abgewickelt wird es über die INA Invest. Im Rahmen einer Abspaltung hatte Implenia die Hälfte des Entwicklungsportfolios an die INA Invest ausgelagert. Die neue Firma wurde Mitte Juni an die Schweizer Börse gebracht.

Die Eröffnung des Allschwiler Hotels ist für Ende 2022 geplant,

wie Implenia-Sprecherin Eva Heimrich-Kämpfer sagt. Das Hotel fokussiere auf Geschäftsreisende, die eine der zahlreichen Firmen oder Institutionen in Base-Link besuchten und nicht auf Gäste, die länger in einem Hotel bleiben wollten.

### 10'000 Arbeitsplätze als Ziel

Lust auf Base-Link hat auch das biopharmazeutische Unternehmen Basilea. Dieses hat seine Liegenschaft an der Grenzacherstrasse in Basel der Pensionskasse der Grossbank UBS für 19 Millionen Franken veräussert. Mitte 2022 wollen die Basler an ihren neuen Firmensitz in All-

schwil umziehen. Durch die Nähe zu innovativen Start-ups, akademischen Institutionen und anderen Biotechunternehmen will das Unternehmen «von dem aufstrebenden Life-Sciences- und Technologie-Cluster profitieren», wie der Basilea-CEO David Veitch in einer Mitteilung schreibt.

Positive Effekte erhofft sich Basilea dadurch auch bei den Betriebs- und Kapitalkosten. Das neue Gebäude im Campus-Stil ist Teil des Base-Link-Projektes und wurde von den Stararchitekten Herzog & de Meuron entworfen. Es befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Switzerland

Innovation Park Basel Area und zur Uni Basel im Innovationspark Grid.

Base-Link ist ein Leuchtturmprojekt des Kantons Baselland mit bis zu 10'000 Arbeitsplätzen. Auf rund 75'000 Quadratmetern wird durch die privaten Grundstückseigentümer Bürgerspital Basel und Elektra Birseck Munchenstein ein neues Gebiet entwickelt. Im Arbeitsplatzgebiet mit kantonaler Bedeutung sollen Forschung und Entwicklung, Produktion, Dienstleistung sowie Hotellerie entwickelt werden. Unter anderem wird sich auch das Schweizer Tropeninstitut dort ansiedeln.



## Region

# Das Gebiet boomt, jetzt muss es vorwärts gehen

**Angesagte Verspätung** Der Allschwiler Gemeinderat pocht auf den Zubringer Bachgraben-Allschwil. Und den Zeitpunkt.

Allschwil geht in die Offensive. Gefordert wird ein runder Tisch. Eine Aussprache aller am Projekt «Zubringer Bachgraben-Allschwil (Zuba)» Beteiligten. Das Ja zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes von verganginem Wochenende interpretiert der Gemeinderat als Zeichen, mit dem Bau des Zuba wie einst geplant 2024 zu beginnen. Noch am Freitag vor der Abstimmung verkündete der Baselbieter Regierungsrat, es könne erst ab 2027 gebaut werden. Obwohl: Im Gebiet Bachgraben entsteht gerade eine neue Hochburg für Hochtechnologie und Life Sciences.

«Von einem runden Tisch versprechen wir uns, dass unsere Anliegen Gehör finden», erklärt Allschwils Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli (FDP). «Obwohl es Allschwil betrifft, sind wir nicht eins zu eins dabei.» Das Projekt, das Tram ins Gebiet Bachgraben zu führen, würde Allschwil nicht abwürgen. «Wir wollen einfach, dass es mit dieser Strasse vorwärtsgeht und der Zubringer Bachgraben-Allschwil nicht auf die lange Bank geschoben wird.»

### Komplexe Absprachen

Auch das angrenzende Frankreich habe dieselben Interessen, denn Hegenheim soll vom Verkehr entlastet werden. Grund für die Verzögerung soll gemäss dem Baselbieter Baudirektor Isaac Reber die Komplexität der Absprachen mit Frankreich und dem Kanton Basel-Stadt sein. Das oberirdische Trasse soll auf französischem Boden zu liegen kommen, unterirdisch gehts durch Basel.

Der Allschwiler Gemeinderat verleiht in einer Medienmitteilung seiner Meinung Ausdruck, dem Projekt Zuba oberste Priorität beizumessen. Seiner kantonalen Bedeutung wegen. Neben dem runden Tisch fordert er deshalb, dass die Arbeiten zu Zuba «erst recht voranzutreiben anstatt zu drosseln» seien. Die gelinge nur mit einem Baubeginn 2024. Der Zuba entlaste das lokale Strassennetz in Allschwil und wirke sich auch positiv auf Basel aus, indem er dort genauso das Strassennetz entlaste.



Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli kritisiert, zu wenig involviert zu sein. Foto: Nicole Pont

Durch Zuba werde der öffentliche Verkehr besser fliessen.

Für einen guten Verkehrsfluss und für eine Entlastung der Quartiere vom Verkehr mache Allschwil bereits sehr viel, sagt Nicole Nüssli: «Wir haben die Umgestaltung des Hegenheimer-mattwegs rechtzeitig in Angriff genommen, und mit dem kommenden Kreisel am Grabenring soll sich der Verkehr zusätzlich verflüssigen.» Mit ansässigen Unternehmern werde ein Mobilitätskonzept erarbeitet.

### 6000 neue Arbeitsplätze

«Der verkehrstechnische Druck wird zunehmen», sagt die Gemeindepräsidentin. «Wir wissen genau, dass das Gebiet boomt; in kürzester Zeit werden weitere Arbeitsplätze nach Allschwil kommen.» Insgesamt würden 6000 erwartet. Die Entwicklung verlaufe ungebremsst. Die Bauarbeiten seien weit fortgeschritten – nur die Infrastruktur, die den zusätzlichen Verkehr aufnehmen solle, hinke hinterher.

Der Kanton habe stets zugesagt, den Zubringer Bachgraben-Allschwil zu forcieren. Kurz vor «Torschluss» mache er nun auf dem Absatz kehrt. Ohne den Zubringer könnten die Quartiere unmöglich entlastet werden.

Spätestens 2027 muss es mit Zuba losgehen, sonst lösen sich die zugesagten Bundesgelder in Luft auf.

**Daniel Aenishänslin**

## Region

### «Baubeginn 2024 war illusorisch»

**Zubringer Bachgraben Allschwil** Die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion hält den von Allschwil geforderten runden Tisch für «eher kontraproduktiv».

«Der Kanton versteht die in Allschwil vorhandene Ungeduld», sagt Nico Buschauer, Mediensprecher der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion. Der Allschwiler Gemeinderat forderte unlängst einen runden Tisch, um sich mit allen am Projekt Zubringer Bachgraben Allschwil (Zuba)

Beteiligten auszusprechen. Das Ja zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes interpretiert der Gemeinderat als Zeichen, mit dem Bau des Zuba wie einst geplant 2024 zu beginnen.

Der Baselbieter Baudirektor Isaac Reber verkündete jedoch am Rande der Medienkonferenz

zum Kantonsbudget, es könne erst ab 2027 gebaut werden. Im Gebiet Bachgraben entsteht gerade eine neue Hochburg für Hochtechnologie und Life Sciences, die 6000 Arbeitsplätze mit sich bringen soll.

Die Interpretation, das Ja zum Hochleistungsstrassennetz sei

Ausdruck des Willens, 2024 die Zuba-Bauarbeiten zu starten, lässt Buschauer nicht gelten. «Selbstverständlich wäre es – unabhängig vom Abstimmungsergebnis – wünschenswert, den Zuba baldmöglichst zu realisieren», führt er aus, «hingegen hat sich der Baubeginn 2024 schon früh als illusorisch erwiesen und wurde nun zu Recht mit 2027 auf einen realistischen Termin angesetzt.»

Wie hoch der Bundesbeitrag an das 400-Millionen-Projekt sein wird, steht noch nicht fest. Das Projekt wurde noch nicht angemeldet. Es ist für die vierte Generation des Agglomerationsprogramms vorgesehen. Diese Projekte müssen zwingend zwischen 2024 und 2028 starten, sonst verfallen die Bundesbeiträge. Deshalb muss auch der Zubringer Bachgraben Allschwil unbedingt in diesem Zeitraum an den Start.

#### Verhandlungen laufen weiter

Sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene sei der Kanton gerne bereit, sich mit der Einwohnergemeinde und der IG Allschwil an einen Tisch zu setzen, um die Sachlage zu erörtern. «Sollten Mittel und Wege gefunden werden, den Baubeginn etwas vorzu-

ziehen, würden wir uns zusammen mit Allschwil als Erste darüber freuen», so Buschauer. Die Zuba-Problematik liege nicht in Differenzen in den Verhandlungen mit Basel-Stadt und Frankreich, führt Buschauer aus. Diese Verhandlungen würden unverän-

### Das Projekt muss zwischen 2024 und 2028 starten, sonst verfallen die Bundesbeiträge.

dert laufen und sollten möglichst innerhalb der nächsten Monate abgeschlossen werden.

«Deshalb braucht es hier auch keinen runden Tisch – dieser wäre sogar eher kontraproduktiv, weil er in einen laufenden und funktionierenden Prozess eingreifen würde», argumentiert Buschauer. Die effektive Zuba-Problematik liege in der Komplexität des Projekts selbst. Dieses komme «praktisch ausnahmslos» auf fremdem Territorium zu liegen. Der geplante Tunnel auf dem Territorium von Basel-Stadt, die offene Strecke auf fran-

zösischem Staatsgebiet. In einer Medienmitteilung moniert der Allschwiler Gemeinderat, dass die Arbeiten zum Zuba «erst recht voranzutreiben anstatt zu drosseln» seien. Allschwil und vor allem der boomende Bachgraben müssten vom Verkehr entlastet werden. Zu viel Druck auf seine Strassen entstehe.

Nico Buschauer entgegnet, um die Verkehrssituation im Bachgrabengebiet kurzfristig zu verbessern, werde 2021 der Knoten Grabenring/Hegenheimer-mattweg durch den Kanton zu einem leistungsfähigeren Kreislauf umgebaut. Zudem finanziere der Kanton bereits den Ausbau der kantonalen Radroute auf dem Hegenheimer-mattweg.

Die Erschliessung Bachgraben geniesse in der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion sowohl hinsichtlich Notwendigkeit als auch betreffend Grösse des Vorhabens oberste Priorität. Damit spricht Buschauer nicht nur den Zuba an, sondern auch den Tramanschluss und den Langsamverkehr. «Die Erschliessung soll im Unterschied zur Vergangenheit im laufenden Jahrzehnt jetzt tatsächlich realisiert werden.»

**Daniel Aenishänslin**



Region

# In Allschwil entsteht das grösste Erdsondenfeld der Region

**Bauen im Bachgrabengebiet** Dank Wärmepumpen wird das neue Quartier fast ausschliesslich mit erneuerbarer Energie gewärmt und gekühlt.

Andrea Schuhmacher

Im Bachgrabengebiet in Allschwil, dem künftigen Industrieareal BaseLink, wird in rasantem Tempo gebaut. Auf der 75'000 Quadratmeter grossen Fläche des Bürgerspitals Basel kommen in den nächsten Jahren mehrere imposante Gebäude zu stehen: ein 40 Meter hohes Bürogebäude sowie der Innovationspark Grid von Herzog & de Meuron, ein Neubau für das Schweizerische Tropen- und Public Health-Institut der Uni Basel, ein Hotel der deutschen Tristar-Gruppe und zwei Parkhäuser. Beeindruckend dabei: Für das gesamte Gebiet soll das Heizen im Winter und das Kühlen im Sommer zu 95 Prozent mittels erneuerbarer Energie erfolgen, so Primeo Energie, die Firma, die das gesamte Areal mit Strom, Wärme und Kälte versorgt. Das funktioniert, weil eine Technologie eingesetzt wird, die auch bei privaten Hausbesitzern immer mehr in Mode kommt: die Klimatisierung via thermischer Batterie: Erdsonden werden 280 Meter tief in den Boden versenkt. In diesen Kabeln hat es vier kleine Rohre. In zwei Rohren fliesst das Wasser nach unten, in den anderen zwei nach oben. Im Winter fliesst kaltes Wasser nach unten, wird von der Erde aufgewärmt, hochgepumpt und gibt in der Zentrale seine Wärme ab. Die Wärmeenergie wird hier mittels Wärmepumpen auf ein höheres Temperaturniveau gebracht und mit Verbundleitungen über das ganze Areal verteilt. Im Sommer heizt die Abwärme



Eine der Wärmepumpen beziehungsweise Kältemaschinen, die auf dem BaseLink-Areal eingebaut werden. Foto: Primeo Wärme

der Gebäude das Wasser auf, dieses fliesst die Rohre hinunter und gibt die Wärme wieder in der Erde ab.

**Spielwiese für Ingenieure**

Auf dem BaseLink-Areal werden für die Wärme- und Kälteproduktion 225 Erdsonden gebraucht. Michael Schneider, Geschäftsführer der Primeo Wärme AG, sagt: «Das ist das grösste Erdsondenfeld in der Region und eines der grössten in der Schweiz.» Unter dem südwestlichen Parkhaus sind erst vor kurzem die Transformatoren und drei der jeweils rund 15 Tonnen schweren Wärmepumpen beziehungsweise

Kältemaschinen montiert worden. Unter dem zweiten Parkhaus wird die zweite Zentrale mit ebenfalls drei bis vier Wärmepumpen zu stehen kommen.

«Das ganze Projekt ist einzigartig», sagt Martin Dietler, Abteilungsleiter Wärmeprojekte. Nirgends habe man nachschauen können, wie so etwas gebaut werden könne, alles habe man selber planen müssen. Die Ingenieure haben hier aber auch einen grossen Vorteil: Sie durften und dürfen das Areal ohne Rücksicht auf bereits bestehende Gebäude entwickeln. Vor ein paar Jahren war die Fläche noch eine grüne Wiese. Im Vergleich zu

dicht bebauten Gebieten in Städten besteht keine Konkurrenz zu weiteren Erdsonden. Auch der Lärm, der in einem Wohngebiet für Ärger mit den Nachbarn sorgen würde, ist auf dem Industrieareal vernachlässigbar.

Für Ingenieur Dietler sind thermische Batterien ein System, das sich in der Zukunft durchsetzen dürfte. Einerseits wegen der effizienten und ökologischen Wärme- und Kälteproduktion. Andererseits, weil wegen des Klimawandels im Sommer immer bessere Kühlsysteme nötig sind. «Die Kombination von Wärmepumpen und Erdsonden drängt sich geradezu auf.»

## Einwohnerrat macht sich Sorgen wegen Bauboom

**Quartierplanung in Allschwil** Das Gemeindeparlament genehmigt eine zweite Quartierplanung mit Hochhaus.

Der Bauboom im linksufrigen Bachgrabengebiet und seine Folgen hat den Allschwiler Einwohnerrat auch in der Novembersitzung beschäftigt. Anlass dazu gab die entscheidende zweite Lesung der Quartierplanung Alba. Ging es bei der im Oktober verabschiedeten Quartierplanung Idorsia um den südlichen respektive oberen Teil des Gebiets, stand nun der untere Bereich vis-à-vis des Gartenbads Bachgraben im Fokus.

Das Projekt der JP Bachgraben beinhaltet zwei Gebäude, die gemeinsam den städtebaulichen Auftakt zum neu entstehenden BaseLink-Areal bilde. Mit einer Höhe von 40 Metern setzt der etwas von der Lachenstrasse abgerückt platzierte erste Baukörper einen markanten Akzent. Im zweiten 20 Meter hohen Baukörper an der Kreuzung Lachenstrasse/Hegenheimermattweg soll es auch Platz für publikumsorientierte Nutzungen geben.

Bereits bei der ersten Lesung hatte Ueli Keller (EVP/GLP/Grüne) grundsätzliche Kritik geäussert. Nun reichte er einen Rückweisungsantrag ein. Der Bachgrabenboom nehme eine



Der Baukörper an der Lachenstrasse soll auf dem BaseLink-Areal einen markanten Akzent setzen. Visualisierung: BaseLink

Dimension an, die ökonomisch, ökologisch und sozial keine günstigen Perspektiven biete.

**«Stadt am Rande Allschwils»**

In ökonomischer Hinsicht gab Keller zu bedenken, dass für die Gemeinde Infrastrukturkosten entstünden, der Return of Investment aber fraglich sei. Punkto Ökologie fehle ein Verkehrskonzept, das verbindlich mit den Kantonen Basel-Stadt und Ba-

selland sowie Frankreich vereinbart sei. Und aus sozialer Optik drohe das Gebiet eine Stadt am Rande von Allschwil zu werden. Mit 28 Nein-Stimmen gegen 9 Ja-Stimmen scheiterte der Rückweisungsantrag jedoch deutlich.

Wie bereits in der Debatte über den Quartierplan Idorsia standen das Mobilitätskonzept und dessen Umsetzung im Zentrum. Die vorberatende Kommis-

sion für Bau und Umwelt beantragte, auch im Quartierplan Alba den maximalen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit zu verankern und auf maximal 30 Prozent festzulegen. Dem hielt Gemeinderat Christoph Morat rechtliche Argumente entgegen. Sachverhalte, die nicht im Einflussbereich des Grundeigentümers liegen würden, könnten nicht in Quartierplänen geregelt werden. Dies habe die Rechtsabteilung der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons der Gemeinde mitgeteilt. Es sei deshalb auch nicht ausgeschlossen, dass sich der Einwohnerrat nochmals mit der Quartierplanung Idorsia befassen müsse.

Im Falle der Quartierplanung Alba ist der Einwohnerrat nun dem Gemeinderat gefolgt. Damit bleibt es bei einem Verweis auf das Mobilitätskonzept, welches den MIV-Anteil auf maximal 39 Prozent begrenzt. Zum Schluss der Beratung blieb auch ein Antrag der EVP/GLP/Grüne-Fraktion für ein Behördenreferendum erfolglos.

Regula Vogt-Kohler



# «Kein direkter Angriff auf das Projekt»

**Referendum gegen Quartierplanung Alba** Allschwil wird über den Herzog-&-De-Meuron-Turm abstimmen. Die Grünen haben genug gültige Unterschriften gesammelt. Die Partei hat zwar nichts gegen den Turm, doch will sie Verkehr und geplante Gewerbeflächen reduzieren.

**Andrea Schuhmacher**

Ob das Alba-Haus beim Bachgrabenareal in Allschwil 20 oder 40 Meter hoch werden soll, wird an der Urne entschieden, dies hat die Gemeindeverwaltung heute bekannt gegeben. Das Referendum gegen die Quartierplanung Alba hatten die Grünen Allschwil-Schönenbuch vor rund einem Monat ergriffen. Unterstützt werden sie von der EVP Leimental-Allschwil und dem VCS beider Basel. Am Montag hatte das Referendumskomitee 625 Unterschriften abgegeben, 500 waren nötig und 601 wurden beglaubigt.

Die 20 Meter Höhenunterschied beim Gebäude der Architekten Herzog & De Meuron sind aber nicht das Hauptanliegen der Grünen. Vielmehr geht es ihnen um die gesamte Entwicklung beim Bachgrabenareal, wo in den kommenden Jahren Tausende Arbeitsplätze entstehen sollen.

## Tropeninstitut, Hotel und Biergarten

«Es ist kein direkter Angriff gegen das Projekt von Herzog & de Meuron», sagt Simone Meier, Co-Präsidentin der Grünen Allschwil-Schönenbuch. Vielmehr sei dieses Referendum eine Möglichkeit, um zu zeigen, dass der ausgearbeitete Quartierplan die vorhandenen Probleme zu wenige berücksichtige. «Wir wollen der Allschwiler Bevölkerung bei der Abstimmung eine Chance geben, sich erstmals mit der Entwicklung auf dem Bachgrabenareal auseinanderzusetzen», sagt Meier.

Auf dem Bachgrabenareal, auch «BaseLink» genannt, soll auf einer Fläche von 75'000 Quadratmeter ein Life-Sciences-Cluster von internationaler Be-



Im Bachgrabenareal soll ein 40 Meter hohes Bürogebäude von Herzog & de Meuron zu stehen kommen. Visualisierung: Herzog & de Meuron

deutung entstehen. Daran beteiligen sich etwa die Universität Basel, die hier ihr Department of Biomedical Engineering ansiedelt. Oder auch das Tropeninstitut, das hier ein Zentrum für patientennahe Forschung und Behandlung beherbergen will. Ein Businesshotel der Tristar-Gruppe, zwei Parkhäuser und sogar ein Biergarten, wenn auch nur bis April 2021, zählen zum Angebot.

Und eben das Alba-Haus, ein Bürogebäude, kommt auf einer der Parzellen im Base-Link-Areal zu stehen. Das wurde bereits vor Jahren in Allschwil entschieden. Die Quartierplanung wurde nur nötig, weil Herzog & de Meuron, die über die JP Bachgraben AG Grundeigentümer der Parzelle sind, das Alba-Haus 40 Meter hoch bauen wollen. Und das geht eben nur mit einer Quartierpla-

nung, gegen die aber wiederum ein Referendum zulässig ist.

Das nützen die Grünen nun aus, um die Bevölkerung nochmals auf die Probleme, die die imposante Entwicklung auf dem Base-Link-Areal mit sich bringt, aufmerksam zu machen. Eine «Entschleunigung» verlangt etwa Ueli Keller, Vorstandsmitglied der Grünen Allschwil-Schönenbuch – und geistiger

Urheber des Referendums. Es stehe weder genügend Wohnraum für die zusätzlichen Arbeiter zur Verfügung, noch sei die Verkehrsanbindung vernünftig gelöst worden.

## Grüne wollen mehr Parkplätze

Keller warnt vor 10'000 zusätzlichen Menschen, die in Zukunft täglich ins Bachgrabengebiet und wieder nach Hause fahren werden. Eine vernünftige Verkehrsanbindung gebe es aber nicht. Ein Tram ins Bachgrabengebiet kommt erst in 10 Jahren. Und über den Baustart vom Zubringer Bachgraben-Allschwil (Zuba), der den Verkehr in den Quartieren entlasten soll, streiten sich noch der Gemeinderat Allschwil und der Regierungsrat Baselland: Ersterer pocht auf den vereinbarten Termin von 2024, Letzterer sieht diesen erst für 2027 vor.

Auch die Parkplatz-Situation sei unbefriedigend: «Grundsätzlich sind wir für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Aber wenn wie im Quartierplan definiert nur so wenig Parkplätze gebaut werden und den Firmen gleichzeitig nur schwache Mobilitätsziele gesetzt werden, werden die Arbeitnehmer zum Parkieren in die Quartiere fahren», sagt Co-Präsidentin Simone Meier.

Über die 20 Meter wird wohl während des Abstimmungskampfs nicht gross diskutiert werden. Der Ausgang wird aber Signalwirkung für den Gemeinderat haben: So stellen sich die Allschwiler und Allschwilerinnen die Zukunft ihrer Gemeinde vor. Über einen Abstimmungstermin will die Gemeinde im Januar informieren.

**Das Resultat der Abstimmung wird für den Gemeinderat Signalwirkung haben.**



# Basel Stadt Land Region

## Ins Bachgraben-Quartier fährt noch lange kein Tram

**Kosten-Nutzen-Verhältnis** Im Allschwiler Quartier hat der Strassenzubringer an die Nordtangenten-Autobahn Priorität.

Es war nur eine Randnotiz in der Mitteilung der Regierungen der beiden Basel: Die geplante Tramverbindung vom Bahnhof Basel-St. Johann ins Allschwiler Bachgraben-Quartier wird nur realisiert, wenn sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis als genügend erweist – und auch in diesem Fall erst dann, wenn das Quartier strassentechnisch an die Nordtangente angeschlossen ist. Der Entscheid liegt in der Kompetenz der Regierungen, auch wenn der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt eine Motion von Jörg Vitelli (SP) überwiesen hat, die eine gleichzeitige Realisierung von Strasse und Schiene vorsah.

Ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis als genügend eingeschätzt

werde, hänge von mehreren Faktoren ab, sagt Katja Jutzi, Generalsekretärin der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Land. Abzuklären seien bei den Investitionen die Streckenführung und die damit nötig werden den Kunstbauten wie Brücken oder Tunnels. Für den anschliessenden Betrieb müssten die gefahrene Taktverbindung und die generellen Betriebskosten in einem akzeptablen Verhältnis zum voraussichtlichen Passagieraufkommen stehen.

### Viele Pendler aus dem Elsass

Damit liegt die Hürde für den Tramanschluss hoch. Schon heute handelt es sich bei den Angestellten im Bachgraben-Quartier

zu einem guten Teil um Pendler aus dem benachbarten Elsass, liegt das Quartier doch unmittelbar an der Landesgrenze und ist auf der Strasse von den benachbarten Elsässer Gemeinden aus gut erreichbar. Ganz im Gegensatz zur Anbindung an Basel: Die heutige Strassenanbindung darf nicht durch Bauarbeiten für das Tram beeinträchtigt werden, denn sonst würde in diesem Fall wohl der Verkehr vollkommen erliegen. Deshalb wäre auch bei einem Ja zum Bachgraben-Tram ein Baubeginn erst möglich, wenn der neue Zubringer auf der Strasse in Betrieb steht.

Zurzeit entsteht im Quartier so etwas wie ein Baselbieter Silicon Valley. Im Bachgraben reiht

sich Baustelle an Baustelle. Das Gebiet wird zum Standort zahlreicher Hochtechnologie- und Life-Sciences-Unternehmen mit geschätzten 6000 zusätzlichen Arbeitsplätzen.

### Das Volk muss sich gedulden

Dennoch wird mit dem Bau des Zubringers Bachgraben-Allschwil an die Nordtangente erst 2027 begonnen werden können – trotz der Zustimmung des Stimmvolks zur Initiative zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes.

Realisiert wird das 370 Millionen Franken teure Projekt im Rahmen der vierten Generation des Agglomerationsprogramms – 40 Prozent der Baukosten werden dem Topf der Bundes-

beiträge der Periode 2024 bis 2028 entnommen. Der Zubringer Allschwil-Bachgraben soll als Tunnel auf städtischem Gebiet und als zweispurige Verbindung auf französischem Boden gebaut werden. Damit wird das Quartier Bachgraben im Osten an die Nordtangente und an die Autobahn Richtung Mülhausen angeschlossen. Im Westen ist eine Umfahrungsstrasse für Häisingen und Hegenheim als Anschluss in das Projekt integriert. Der Kanton Baselland kommt für den nicht vom Bund subventionierten Teil der Baukosten sowie für den Unterhalt während mindestens der ersten 15 Jahre auf.

Basel-Stadt übernimmt die Federführung bei der Tram-

anbindung, wenn sie realisiert werden kann. Alternativ sei «eine hochwertige Busanbindung» vorgesehen, heisst es in der Mitteilung der beiden Kantone. Realisiert werden zudem Velovorzugsrouten von Basel West ins Allschwiler Quartier.

Ob Tram oder Bus: Für beides ist der Stellenwert des Bahnhofs Basel-St. Johann entscheidend. Heute ist dessen Bedeutung marginal, denn die durchgehende S-Bahn zwischen der Schweiz und Frankreich wurde 2008 unterbrochen. Mit der Anbindung des Euro-Airports soll in Basel-St. Johann wieder eine regionale ÖV-Drehscheibe entstehen.

**Thomas Dähler**



## Region

# Basel erhält ab Sommer einen Steinbruch-Park

**Vor den Stadttoren** Er ist 60-mal grösser als der Schützenmattpark und kommt zwischen St-Louis, Basel und Allschwil zu liegen: der Parc des Carrières. Mit der Pflanzung einer Traubeneiche gaben die Initianten am Donnerstag den Startschuss für diese grüne Lunge.

**Daniel Wahl**

Die Internationale Bauausstellung (IBA Basel), die sich diesen Sommer nach elf Jahren Wirken definitiv auflöst, wird Basel und allen künftigen Generationen mit einem grossen Denkmal in Erinnerung bleiben: mit einem 300 Hektaren grossen Parc des Carrières, der auf den Äckern und in den Kiesgruben im Gebiet zwischen Basel, Allschwil, St-Louis und Hégenheim zu liegen kommt.

Zehn Jahre lang haben die Vertreter der IBA um das Projekt gerungen, Grundeigentümer wie die Kibag Kies Basel AG überzeugt und die Behörden an Bord geholt. Am Donnerstag, bei schönstem Frühlingswetter, war es so weit: Mit der Pflanzung einer Traubeneiche signalisierten die Allschwiler Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli, Vizepräsidentin des Vereins Parc des Carrières, und IBA-Geschäftsführerin Monica Linder-Guarnaccia den offiziellen Start für die erste Umsetzungsphase.

### Wie präsentiert sich der Park?

Dort, wo heute Äcker liegen und Kiesgruben wie offene Wunden in der Landschaft klaffen, gibt es bis im Jahr 2028 weite Wiesen mit Bäumen, Wald, Naturkorridoren und Spielzonen. Verbunden sind sie durch ein Wander- und Wegnetz. Im Kerngebiet, das elf Hektaren umfasst, soll ein Treffpunkt mit Spielplatz entstehen. Im südlichen Teil, nahe Basel und Allschwil, werden drei von Äckern umrandete Naturkorridore für Amphibien angelegt. Endlich erhält Hégenheim zudem für Velofahrer eine direkte Verbindung quer durch den Park nach St-Louis. «Die Schüler mussten bislang immer den Umweg über Basel nehmen», sagte Jean-Marc Deichtmann, Präsident St-Louis Aggloméra-



Monica Linder-Guarnaccia, Geschäftsführerin von IBA Basel, und die Allschwiler Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli setzen eine Traubeneiche im künftigen Parc des Carrières beim Grenzgebiet Bachgraben. Foto: Dominik Plüss

tion, der beim Startschuss davon sprach, dass «ein Traum nun Realität werde». Im nördlichen Teil, gegen die Burgfelden-Grenze hin, werden die ersten Kiesgruben mit sauberem Aushub gefüllt und zu Landschaftsgebieten mit «hohem ökologischen Wert» umgestaltet. Es ist eine Bepflanzung mit 700 verschiedenen einheimischen Gewächsen vorgesehen.

Zuletzt ist eine zentrale Wiesenfläche mit einem Rundweg als Symbol für die Begegnungen

und den Zusammenhalt in der Region geplant. Unsicher ist, ob künftig ein Teil des Wassers aus dem Allschwiler Dorfbach ins Landschaftsgebiet abgeleitet wird.

### Wie gelangt man in den Park?

Mehr als 40'000 Anwohner in den umliegenden Gemeinden werden den Park in fünf bis zehn Minuten Geh- oder Velo-Distanz erreichen. Der Hauptzugang muss noch geschaffen werden –

beim Abzweiger, wo die Hegenheimstrasse in ihrer Verlängerung auf französischem Boden zur Rue de Bâle wird. Autos können beim Parkplatz des Gartenbads Bachgraben abgestellt werden. Ein zweiter Zugang wird ab Tramhaltestelle Burgfelden Grenze ermöglicht. Zwischen diesen beiden Zugängen bilden rund tausend Familiengärten mit Stacheldraht und Videoüberwachung einen Sperrgürtel. Aber wie Hans-Peter Wessels, Noch-IBA-Präsident, sagt, sollen diese

riesigen Areale durchgängig gemacht werden.

### Wie ist man auf den Namen Parc des Carrières (Steinbruchpark) gekommen?

Kreuzweg, Im Lachen, Langhagweg – die Flurnamen erinnern daran, dass auf französischem Terrain Deutschsprachige das Sagen hatten – heute etwa das Bürgerspital Basel, oder die Kibag Kies Basel AG. Aber laut Initiant und Projektbegleiter Andreas Courvoisier, Geschäfts-

führer von Courvoisier Stadtentwicklung, seien solche Flurnamen sperrig und hölzern in der Aussprache. Schon früh, irgendwann zwischen 2011 und 2012 sei man zur Überzeugung gelangt, dass ein frankofoner Name für ein Gebiet auf französischem Boden angemessen sei. Wenn dereinst die bis 15 Meter tiefen Kiesgruben nivelliert werden, erinnert das Wort Carrière – Steinbruch – an die früheren Gruben.

### Gab es Probleme bei der Umsetzung?

«Und ob», antwortet Monica Linder-Guarnaccia auf die Frage nach Problemen. Man habe an tausend Dinge denken müssen. Keine Selbstverständlichkeit sei die Haltung der Kibag Kies Basel AG, die ihre Pläne zur Bewirtschaftung der Gruben so geändert habe, dass Kiesabbau zwar weiterhin möglich ist, aber ein gefahrloses Aneinandervorbeikommen von Lastwagen und Fussgängern sichergestellt ist.

### Wird der Park dereinst zum Central Park von Basel?

Das Bachgraben-Gewerbegebiet drückt bis unmittelbar an die Landesgrenze zu Frankreich mit seinen Pharmabauten und dem Businesspark. Wer auf dem weiten Gelände steht und den geballten Wirtschaftsdruck aus der Schweiz physisch zu Gesicht bekommt, kann erahnen, dass sich die Häuser dereinst rund um den Parc des Carrières auftürmen werden wie die Wolkenkratzer um den Central Park in New York. Der Blick auf die andere Seite zeigt aber ländlich verschlafenes Frankreich. Die Landesgrenzen werden mit dem Park zwar durchlässig wie nie zuvor. Es werde aber sicher das 22. Jahrhundert eingeläutet, bis sich ein Häusering um den Parc des Carrières schliesst, ist die einhellige Meinung.



# Basel Stadt Land Region

## So entwickelt sich das Gebiet beim Bachgraben

Übersicht zum Baselink-Areal Allschwil bekommt sein eigenes «Silicon Valley». Doch das Mobilitätskonzept überzeugt nicht alle.

Andrea Schuhmacher

Im Vorfeld zur Abstimmung vom 13. Juni über den Quartierplan Alba in Allschwil wird intensiv über die Entwicklung im Industriegebiet am linken Ufer des Bachgrabens diskutiert. Auf dem 75'000 Quadratmeter grossen Areal werden sich in den nächsten Jahren verschiedenste Firmen einquartieren, vor allem aus der Lifescience-Industrie. Wir beantworten für Sie die drängendsten Fragen rund um das Baselink-Areal.

### — Was regelt der Quartierplan Alba?

Der Quartierplan Alba umfasst eine Gesamtfläche von knapp 7000 Quadratmetern und gilt für die zwei Parzellen von JP Bachgraben (Nr. 9 und 10 auf der Grafik) und den Grünraum dazwischen. JP Bachgraben ist eine Gesellschaft der Architekten Jacques Herzog und Pierre de Meuron. Auf der einen Parzelle wird das Alba-Haus gebaut, was auf der zweiten zu stehen kommt, ist noch unklar. Wird der Quartierplan angenommen, darf das Alba-Haus 40 Meter hoch gebaut werden, anstatt der auf dem gesamten Baselink-Areal üblichen 20 Meter.

Laut Plan sollen zudem für die nächsten 20 Jahre 500 Quadratmeter Mietflächen für einheimische KMU mietzinsreduziert zur Verfügung gestellt werden. Im Erdgeschoss dieses Bürogebäudes sollen Dienstleistungen vor Ort für die Arbeitnehmenden angeboten werden, so zum Beispiel eine Kindertagesstätte. Teil des Quartierplans ist auch ein Mobilitätskonzept.

### — Wieso wurde das Referendum ergriffen?

Die Grünen Allschwil, die EVP Leimental-Allschwil und der VCS beider Basel ergriffen im Dezember zusammen das Referendum gegen den Quartierplan. Man



Wird der Quartierplan angenommen, darf das Alba-Haus (Nummer 9 auf der Grafik) 40 Meter hoch werden. Visualisierung: Herzog & de Meuron

wolle die «viel zu schnelle» Entwicklung im Bachgrabengebiet nicht mit weiterer Verdichtung vorantreiben. Ohne klares Mobilitätskonzept sollen keine zusätzlichen Nutzflächen entstehen.

Das Referendumskomitee begrüsst zwar, dass für das Alba-Areal nur 200 von insgesamt 1136 Parkplätzen in den zwei Parkhäusern auf dem Baselink-Areal zur Verfügung gestellt werden. Doch im Quartierplan ist weiter ein Autoanteil von 39 Prozent, das heisst 400 Parkplätzen, vorgesehen. Dass dies nicht angepasst werde, sei fragwürdig. Im Plan müssten auch Sanktionsmöglichkeiten aufgeführt werden, sollten sich die Investoren nicht an die Ziele halten.

Das Komitee wünscht sich, dass die Gemeinde nochmals mit den Grundeigentümern über die Bücher geht. Auch bei den vergünstigten Nutzflächen für KMU

ortet es Probleme: Es sei nicht klar, wie viel Geld die Gemeinde dafür in die Hand nimmt und wie ausgesucht wird, wer einziehen darf.

### — Was sind die Probleme mit dem Mobilitätskonzept?

Bis 2040 sollen auf dem gesamten Baselink-Areal rund 11'000 Arbeitnehmende tätig sein. Erwartet wird eine Verdreifachung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), wenn keine Massnahmen ergriffen werden. Und hier besteht das eigentliche Problem: Der Zubringer Bachgraben (Zuba), der die Quartiere vom Verkehr entlasten soll, verspätet sich. So auch die geplante Tramverbindung. Die Umsetzung der Projekte wird erst ab 2029 (Zuba) beziehungsweise 2030 (Tram) möglich sein. In der Zwischenzeit soll etwa das Busangebot stark ausgebaut werden. Doch

bereits ab Ende 2021 ziehen die ersten Mieter ein.

### — Wer zieht bald ins Baselink-Areal ein?

Als Erstes soll das Schweizerische Tropen- und Public-Health-

Institut (Swiss TPH) einziehen, entweder Ende 2021 oder Anfang 2022. Im neuen, multifunktionalen Hauptsitz des Tropeninstituts, designt von den Basler Architekten Kunz und Mösch, werden rund 650 Mitarbeitende

unter einem Dach arbeiten und forschen können.

Als Nächstes, nämlich im Sommer 2022, dürfte der Switzerland Innovation Park Basel Area Main Campus (ehemals Grid) bezugsbereit sein. Bau-rechtsnehmer des Main Campus ist der Immobilienentwickler Senn Resources AG. Mit einer Nutzfläche von rund 50'000 Quadratmetern und voraussichtlich bis zu 2000 Mitarbeitenden ist es das grösste Gebäude auf dem Areal. Einziehen werden neben der Namensgeberin, der Stiftung Switzerland Innovation, auch das Basler Pharmaunternehmen Basilea Pharmaceutica, der Hersteller von Medizinal-technik Hamilton Bonaduz, das Schweizer Forschungs- und Entwicklungszentrum CSEM, das Department of Biomedical Engineering der Universität Basel sowie das Bio-Bistro des Bürgerspitals Basel. Im Untergeschoss des Büro- und Laborgebäudes sollen rund 1000 Veloparkplätze zur Verfügung stehen.

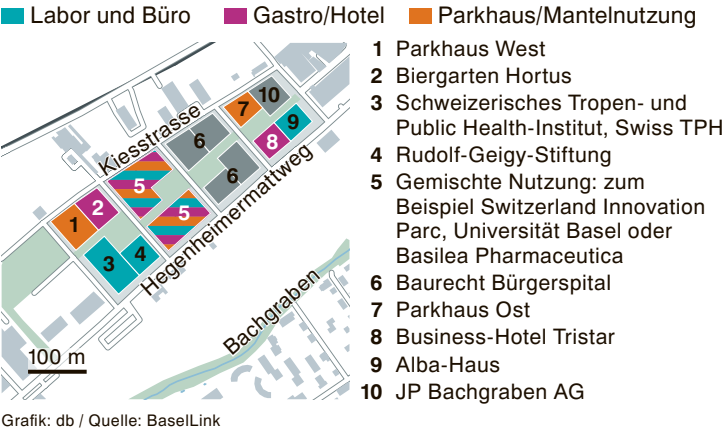
Knapp noch im Jahr 2022 oder Anfang 2023 dürfte auch das Business-Hotel der deutschen Tristar-Gruppe bezugsbereit sein. Das siebenstöckige Gebäude soll 220 Zimmer in der Kategorie 3 Sterne plus anbieten.

### — Wo geht es noch etwas länger?

Für das Gebäude der R.-Geigy-Stiftung, die ein Zentrum für patientennahe Forschung und Behandlung betreiben will, haben die Bauarbeiten noch nicht begonnen. Hier sollen vor allem Projekte des Swiss TPH unterstützt werden.

Zwischen Main Campus und dem Business-Hotel stehen zudem noch Parzellen frei. Wer hier einzieht, soll laut dem Bürgerspital Basel (BSB) bis Ende 2021 bekannt werden. Das BSB ist Grundstücksbesitzer aller Parzellen ausserhalb des Alba-Areals.

### Wer in den BaseLink zieht



## «Das Politikerherz blutet»

Gemeindepräsidentin zur Alba-Abstimmung Wieder ist es in Allschwil zu einem Referendum gegen ein von der Politik breit abgestütztes Projekt gekommen. Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli steht hinter dem Quartierplan – fragt sich aber auch: wie weiter?

### Worum geht es eigentlich bei der Abstimmung, worüber können die Allschwilerinnen und Allschwiler am 13. Juni entscheiden?

Es geht um einen Quartierplan. Das ist ein Sondernutzungsrecht, das zwischen jenen, die den Antrag stellen, und der öffentlichen Hand verabschiedet wird. Letzten Endes liegt das in der Kompetenz des Einwohnerrates. Dieser hat den Quartierplan Alba, so wie er vorliegt und mit Mitwirkungsbericht, grossmehrheitlich angenommen. Dagegen wurde das Referendum ergriffen.

### Das Referendumskomitee befürchtet, dass es zu einem Verkehrschaos auf dem grossen Industrieareal kommt.

Der Gemeinderat hat das räumliche Entwicklungskonzept 2017 verabschiedet und danach das Mobilitätskonzept Bachgraben erstellen lassen. Da sahen wir, dass wir Leitplanken für die Mobilität



Nicole Nüssli. Foto: Nicole Pont

vom linksufrigen Bachgraben setzen müssen. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken und zu reduzieren. Daraus resultierte die Korrektur des Hegenheimermattwegs, die Verbesserungen für den Veloverkehr brachte.

### Wo kann die Gemeinde denn noch Einfluss nehmen auf die Entwicklungen beim Bachgraben-Gebiet?

Man muss sich bewusst sein: Das ganze Gewerbegebiet kann man bis zu 20 Meter hoch verbauen, ohne dass wir mitsprechen können.

Aber wir arbeiten weiterhin an Lösungen zum Verkehr. Wir haben auch nie akzeptiert, dass der Kanton den Zubringer Bachgraben hinauszieht. Wir brauchen diesen, um die Quartiere zu entlasten.

### Wie löst man das Problem in den Gemeinden, den Wunsch nach Wachstum und den Wunsch nach mehr Grünraum auszubalancieren?

Wir haben viel erreicht in diesem Punkt. Der Wegmattenpark ist eine riesige Grünoase für die Bevölkerung geworden. Auch beim Parc de Carrières entwickeln wir einen grossen Grünraum. Aber das Bachgraben-Gebiet ist nun mal ein Gewerbegebiet. Wir können nicht sagen, da darf man nicht mehr bauen. Die einzige Frage, die sich stellt, ist: In welcher Art und Weise? Wir sind der Ansicht, dass mit dem Quartierplan Alba vieles eingebracht wurde, das für die Allgemeinheit wichtig ist.

### Mit den Abstimmungen zum Lindenplatz letztes Jahr, zum Quartierplan Alba jetzt und zur Parkraumbewirtschaftung im Herbst kommt es in Allschwil immer wieder zur Konstellation Politik versus Volk. Wie gehen Sie damit um?

Diese Frage habe ich mir auch schon gestellt: Was läuft hier speziell? Wir sind ja auch nicht die einzige Gemeinde, der es so ergeht. Gleichwohl blutet das Politikerherz, wenn man sieht, wie die Entscheide nicht mitgetragen werden. Wir haben zur Lindenplatz-Abstimmung eine Umfrage gemacht, die wir derzeit auswerten. Was da herauskommt, wird wahrscheinlich wieder zu Diskussionen führen. Allschwil ist eine grosse Gemeinde, wo viele Interessen eine Rolle spielen. Es entsteht der Eindruck, dass der Einwohnerrat zu weit weg sei von der Bevölkerung. Aber vielleicht stimmt das auch nicht. Der Quartierplan ist ja

nicht ein reiner Einwohnerratsbeschluss. Es gibt eine vorgelagerte Kommission, die das anschaut, es gab einen Mitwirkungsbericht beim Verfahren für den Quartierplan... Ich weiss es auch nicht. Vielleicht ist es auch eine Zeiterscheinung.

### Wie etwa die Diskussion um die Klimapolitik?

Ja, vielleicht hat das den Weckruf dazu gegeben, um zu erkennen: Wir können uns ja alle politisch betätigen, ohne dass wir uns einer Gruppierung im Sinn von Parteien anschliessen müssen. Die politische Arbeit ist etwas Besonderes: Man muss sich einer Partei anschliessen, teilt dann grundsätzlich auch deren Meinung, aber doch nicht immer. Es ist vielleicht ein archaisches System, das nicht mehr dem Zeitgeist entspricht. Da sind wir schon am Philosophieren. Aber es ist eine Frage, die wir uns stellen müssen: Wie gehen wir weiter?

### Es geht doch um die Frage: Was ist mehrheitsfähig?

Das zu antizipieren, ist das Problem. Jeder von uns meint, wir hätten jetzt den mehrheitsfähigen Entscheid. Ob das wirklich so ist, wissen wir erst am Schluss, wenn es durchkommt. Aber das ist das Ziel: Wir arbeiten ja für unser Gemeinwesen.

### Spielt da auch die Pandemie eine Rolle – die Tatsache, dass man sich nicht bei Veranstaltungen mit den Einwohnerinnen und Einwohnern treffen kann?

Ja. Es ist schwierig, die Meinung der Leute abzuholen. Man kann sich nicht mehr treffen, nicht in die Beiz sitzen. Nur draussen, mit einem kalten Bier und in der Jacke, während man friert. Das macht nicht wirklich viel Freude.

Andrea Schuhmacher



## Region

# Zubringer Bachgraben lässt sich mit Klimazielen vereinbaren

**Kalte Dusche für die Grünen** Zwar steht die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion jetzt unter grüner Leitung. Doch der Landrat Balint Csonotos wird mit Fragen zur Hochleistungsstrasse kaltschnäuzig abgefertigt.

Thomas Dähler

Das hat sich Landrat Balint Csonotos wohl anders ausgedacht, als er der Regierung per Interpellation Fragen zur «Autobahn Allschwil» und zum Pariser Klimaabkommen gestellt hat. Csonotos wollte wissen, ob das Klimaabkommen auch für den Kanton Baselland gelte und ob die geplante Hochleistungsstrasse damit zu vereinbaren sei. Die Regierung antwortet ziemlich barsch mit Ja und Ja.

Ja, das Klimaabkommen gelte auch fürs Baselbiet. Und ja, eine Hochleistungsstrasse lasse sich mit den Klimazielen aus dem Übereinkommen von Paris und der für die Schweiz erarbeiteten langfristigen Klimastrategie 2050 vereinbaren. «Im Bereich Verkehr ist vorgesehen, dass dieser durch die entsprechende Dekarbonisierung bis 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr verursacht», schreibt die Regierung zu den gestellten Fragen.

## Es sei keine Autobahn geplant

Begleitet werden die etwas gar kurzen Antworten zu Csonotos' Fragen durch ausführlichere grundsätzliche Bemerkungen sowie durch Erwägungen zu rechtlichen Aspekten.

Geplant werde keine Autobahn, sondern eine zweispurige Hauptverkehrsstrasse. Die wachsende Zahl an Arbeitsplätzen im Bachgraben belastet das dicht bebaute Wohngebiet von Basel-West. Heute gebe es im Bachgraben 4000 Arbeitsplätze, Ende Jahr schon 1000 mehr und der-einst gar 6000 mehr. Der Zubringer Bachgraben werde die heutigen Zufahrtsachsen entlasten müssen.

Dies schaffe auch Raum und Kapazität für den öffentlichen Verkehr. Die Gemeinde Allschwil fordere bei Bauprojekten bereits heute Mobilitätskonzepte und rege dazu an, den Modal Split zu



Schlecht erschlossen: Das rasant wachsende Allschwiler Bachgraben-Quartier. Foto: Pino Covino

verändern: mehr ÖV und mehr Fuss- und Veloverkehr. Im Umweltbericht sei aufgezeigt worden, dass mit dem Zubringer Bachgraben «die hohe Lärm- und

Luftbelastung in den Strassen von Basel-West deutlich reduziert werden kann». Die Klimastrategie Schweiz 2050 konkretisierte, dass die Massnahmen die Treib-

hausgasemissionen gegenüber 1990 bis 2030 um 38 Prozent und bis 2050 um 80 Prozent reduzieren könnten. Mit einer gemeinsamen Roadmap von Industrie,

Verbänden und öffentlicher Hand werde die Elektromobilität gefördert. Die Innovationskraft der Schweiz sei eine gute Voraussetzung für das Netto-null-Ziel. «Künftige Innovationen in den Bereichen alternative Antriebssysteme und im Bauwesen werden zusätzlich dazu beitragen, Projekte wie den Zubringer Bachgraben-Allschwil klimafreundlicher zu gestalten.»

Dass solche Überlegungen die Skepsis der Grünen gegenüber dem Silicon Valley im Bachgraben und dessen Erschliessung beseitigen, ist aber wenig wahrscheinlich. Zurzeit bekämpfen sie auf Gemeindeebene den Quartierplan Alba und die von Jacques Herzog und Pierre de Meuron geplanten Hochhäuser. Absehbar ist, dass sie auch den Projektierungskredit des Kantons für den Bau des Zubringers ablehnen werden.

## Immer weiter verzögert

Zeitlich erfahren die Pläne für den Bau des Zubringers ohnehin eine Verzögerung. Daran werden auch die Bemühungen der Gemeinde, den Bau der Strasse möglichst schnell zu realisieren, nichts ändern können. Der einst vorgesehene Baubeginn 2024 wurde von den Behörden bereits auf 2027 verschoben. Der Tramanschluss würde, wenn er ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis verspricht, dann unmittelbar nach Eröffnung der Strasse gebaut.

Doch in Anbetracht der noch zu bewältigenden Hürden ist auch ein Baubeginn 2027 illusorisch. Geplant ist, das Strassenvorhaben im Rahmen der vierten Generation der Agglomerationsprogramme zu realisieren. Doch Eingabefrist ist schon nächsten Monat. Zurzeit ist aber noch nicht einmal die für das erste Quartal 2021 angekündigte Projektvorlage verabschiedet. Mit dem absehbaren Referendum, das eine Volksabstimmung notwendig macht, ist eine weitere Verzögerung des Projekts unvermeidlich.



# Auf ungewohntem Terrain

Herzog & de Meuron werden von Auftraggebern umworben. In Allschwil müssen sie jetzt für ein Projekt weibeln.



Will doppelt so hoch hinaus: Pierre de Meuron, im Hintergrund der Rohbau des Alba-Hauses, das 40 Meter hoch wird – falls das Stimmvolk Ja sagt.

Bild: Juri Junkov (27. Mai 2021)

## Benjamin Wieland

Pierre de Meuron geht über den Allschwiler Dorfplatz. Sein Ziel ist ein Hof zwischen zwei Sundgauer Riegelhäusern, wie es sie hierzulande nur in Allschwil gibt. Im Vorderhaus: die Dorfmetzgerei. Der Architekt studiert die Aushänge. Beef Bastrami ist im Angebot («nach Hausrezept!»), Entrecôte-Rindsfilet und T-Bone-Steak. Doch de Meuron hat die «Schweiz am Wochenende» nicht nach Allschwil geladen, um Fleisch einzukaufen. Seine Mission ist eine andere. Er will Werbung machen für einen neuen Dorfplatz für Allschwil, wie er ihm vorschwebt, im Bachgraben-Gebiet, ein paar hundert Meter weiter nördlich vom alten. Mit ihrer Idee sind Pierre de Meuron und Jacques Herzog bislang aber nicht nur auf Begeisterung gestossen (siehe Kasten). Es gibt Kritiker, und ziemlich hartnäckige dazu.

Auf der ganzen Welt haben die zwei Architekten gebaut. Das Olympiastadion in Peking. Die Elbphilharmonie in Hamburg. Das Kulturzentrum Caixa Forum in Madrid. Im Allschwiler Bachgraben plant das erfolgsverwöhnte Duo etwas Eigenes, wie es im Volksmund heisst: Das Alba-Haus. Herzog & de Meuron haben das Geschäftsgebäude nicht nur entworfen, sie sind auch Investoren und Eigentümer. Im 40 Meter hohen Bau sollen Büros unterkommen, aber auch Läden, eine Bank, eine Apotheke, eine Velowerkstatt und eine Kita. Ein Dorfplatz eben, ein kleines soziales Ökosystem. Es ist jedoch gefährdet – wegen der Grünen. Ausgerechnet, dürften sich die Architekten gesagt haben. Ausgerechnet die Grünen.

Die Allschwiler Grünen reichen, zusammen mit der EVP und dem VCS, gegen den Bau das Referendum ein, genauer gesagt: Gegen den Quartier-

## «Die Anzahl der Parkplätze bleibt gleich. Das ist Fakt und überprüfbar.»

**Pierre de Meuron**  
Architekt und Bauherr  
Alba-Haus in Allschwil

plan Alba, das Gebäude an sich steht nicht zur Debatte. Den Rohbau gibt es bereits, er ist jedoch erst 20 Meter hoch. Der Quartierplan würde das Doppelte erlauben, 40 Meter. Doch das wollen die Grünen nicht. Am 13. Juni ist Abstimmung.

### Baselland und Basel-Stadt trödeln mit Erschliessung

Für die Grünen muss das Alba-Haus für alles herhalten, was im Bachgraben nicht ideal gelaufen ist. Der Autobahnzubringer für das Gebiet, das im Endausbau gegen 11 000 Arbeitsplätze umfassen soll, kommt frühestens 2030, der Tramanschluss später – falls überhaupt. So staut sich zu Stosszeiten der Verkehr.

Auf dem Dorfplatz, inmitten der Riegelhäuser, scheint das alles weit weg zu sein. Am Morgen hatte es geregnet. Jetzt, am späten Nachmittag, sind die Menschen, die vor den Cafés in der Sonne sitzen, umso besser aufgelegt. Man wähnt sich in einem Dorf im Elsass, und Pierre de Meuron fällt gar nicht gross auf, wie er da im dunklen Anzug und hellblauen Hemd über Allschwil referiert: «Die Riegelhäuser stehen zwar unter Schutz. Aber sie werden weiterhin genutzt. Es wird in ihnen gewohnt und ge-

arbeitet, es hat Läden, Cafés und Restaurants, Apotheken, eine Metzgerei, eine Bäckerei, einen Buchladen. Die Menschen verweilen gerne hier. Das ist ganz entscheidend: das Leben.»

### Alba-Haus soll der Auftakt zum Bachgraben sein

Der Dorfkern erfülle somit noch immer einen wichtigen Zweck. «Wenn man hier seinen Alltagsbedarf abdecken kann, dann muss man nirgends anders hin. Das macht ökologisch Sinn.»

Herzog & de Meuron kennen Allschwil gut. Die Gemeinde ist nicht nur die grösste im Kanton Baselland mit ihren rund 21 000 Einwohnern, sie hat sich auch zum wirtschaftlichen Zugpferd entwickelt. Zwei Hauptentwicklungsgebiete gibt es: Das Bachgraben und den Letten mit der früheren Ziegelei. «Wir haben also zwei Seitenarme, zwei Flügel», sagt de Meuron, «die an den geschützten Dorfkern anschliessen und ihn entlasten.»

Der eine Flügel wächst rasant. Im Fokus steht derzeit die südliche, stadtnahe Hälfte des Bachgrabens. Die Grundeigentümer liessen für das 75 000 Quadratmeter grosse Areal, das unter dem Namen «Baselink» vermarktet wird, einen Masterplan ausarbeiten. Er sieht einen Life-Sciences-Cluster vor. Zu den Zuzüglern gehören unter anderem die Universität Basel, der Switzerland Innovation Park Basel Area, die Pharmafirma Basilea und das Schweizerische Tropeninstitut. Die Tausenden von Angestellten, Studentinnen und Forschern im «Baselink», sie alle sollen künftig – so schwebt es Herzog & de Meuron vor – ihren alltäglichen Bedarf im Alba-Haus decken.

Jetzt steht Pierre de Meuron vor dem Alba-Haus. Die ersten Fensterelemente werden gerade angeliefert. De Meuron zeigt auf die unbebaute Nachbarparzelle, die ebenfalls ihm und seinem

Büropartner gehört. «Unser Konzept ist, vereinfacht gesagt: Wir nehmen das eine Gebäude und stellen es auf das andere drauf. Das entspricht auch den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes zur Verdichtung: Baue dort, wo bereits gebaut wird. So kann man sparsamer mit der nicht vermehrbaren Ressource Boden umgehen.» Auch nütze man die Parzelle nicht voll aus. Ein Vorplatz wird ausgespart.

Entscheidend sei jedoch, sagt de Meuron, dass mit dem 40 Meter hohen Alba-Gebäude keine einzige Autofahrt mehr ausgelöst werde – die Mehrfahrten sind das Hauptargument der Grünen gegen die Verdoppelung der Höhe. Möglich sei das, führt de Meuron aus, weil die Parkplätze der Nachbarparzelle auf das Alba-Haus transferiert worden seien. Die Anzahl der Parkplätze bleibe also gleich, egal, ob das Alba-Haus 20 oder 40 Meter hoch wird. «Das ist jetzt nicht einfach Abstimmungspropaganda», sagt de Meuron. «Das ist Fakt, alles festgehalten und überprüfbar im Quartierplanvertrag. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollten das einfach wissen.»

### Veloparking als Anreiz zum Umsteigen

Auch ein Veloparking samt Duschen und Garderoben ist vorgesehen, «mit bedeutend mehr Abstellplätzen als vorgeschrieben», wie de Meuron betont. Im Erdgeschoss sollen sich lokale Anbieter zu vergünstigten Zinsen einmieten können. Auch das ist im Quartierplanvertrag festgehalten, der mit der Gemeinde ausgearbeitet wurde.

Doch was tun Herzog & de Meuron, wenn die Idee des Dorfplatzes beim Stimmvolk einfach nicht verfängt? Wenn der Quartierplan abgelehnt wird? «Dann ist die Zeit noch nicht reif dafür. Aber dann haben wir es versucht.»

## Gegner warnen vor Verkehrskollaps



Visualisierung des Alba-Hauses, vis-à-vis Gartenbad Bachgraben.

Bild: HdM

**Abstimmung** In der Anfangsphase gab es Fake-News-Vorwürfe, doch je näher die Abstimmung rückt, desto ruhiger wird es. Am Sonntag, 13. Juni, stimmt die Allschwiler Stimmbevölkerung über den Quartierplan Alba ab – und damit auch darüber, ob auf dem Bachgrabenareal ein Gebäude an der Ecke Hegenheimermattweg-Lachenstrasse 40 Meter hoch werden darf, oder ob der Bau des Alba-Hauses auf halber Höhe stehen bleiben muss, auf 20 Metern, der üblichen Bauhöhe im Bachgraben. Bauherren und Investoren des Alba-Hauses sind die Basler Architekten Jacques Herzog und Pierre de Meuron.

Der Allschwiler Einwohnerrat genehmigte den Quartierplan, die Grünen, die EVP und der VCS ergriffen das Referendum. Sie monieren, im Bachgraben werde zu stark gebaut, das führe zu Verkehrsproblemen. Solange der ÖV nicht ausgebaut sei, dürften keine Mehrhöhen gestattet werden. Herzog & de Meuron stellen sich auf den Standpunkt, es gebe bei 20 und 40 Metern dieselbe Anzahl Parkplätze. Ausser Grüne und EVP beschlossen sämtliche Ortsparteien die Ja-Parole. (bwi)

# Basel Stadt Land Region

## Ohne den Quartierplan geht nichts

**Analyse zur Alba-Abstimmung** Das Verkehrschaos im Bachgrabengebiet in Allschwil ist programmiert – der QP Alba könnte aber dabei helfen.

Erst kürzlich, anlässlich der Vorstellung des neuen Tramnetzes in der Region Basel, betonte Isaac Reber, Baselbieter Regierungsrat und Baudirektor, wie wichtig es sei, neue Gebiete zeitnah an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. In Pratteln wird bald entschieden, ob die künftige Siedlung Salina Raurica auch mit der Tramlinie 14 erreicht werden soll.

Man ist sich in der Region bewusst: Wo gebaut wird, muss auch der Verkehr geregelt werden. Und zwar bevor die Mieterinnen und Mieter oder die Arbeitnehmenden ein treffen. Das hat man im Bachgrabengebiet in Allschwil verpasst – das Verkehrschaos ist abzusehen.

Vorgesehen war, dass die Anschlüsse an die Nordtangente – via den neuen Zubringer Bachgraben (Zuba) – und ans Tramliniennetz – durch eine Verlängerung der Linie 8 – schon Mitte der Zwanzigerjahre gebaut werden sollten. Doch selbst bei dieser Ausgangslage war klar: Auf dem lokalen Netz, in den Quartierstrassen, würde der Verkehr so stark zunehmen, dass es für die Anwohnerinnen und Anwohner schwierig werden dürfte.

Eine unkontrollierte Steigerung im Suchverkehr und Lärmemissionen werden befürchtet. Seit bekannt ist, dass der Zuba und das Tram erst gegen Ende dieses Jahrzehnts oder sogar in den

Dreissigerjahren kommen, hat sich die Situation zusätzlich verschärft.

Im aktualisierten Gesamtmobilitäts- und Stadtraumkonzept Bachgraben, das dem Allschwiler Einwohnerrat an der Sitzung vom 5. Mai vorgestellt wurde, wird deshalb auch empfohlen, einen Fokus auf den «Zwischenzustand» zu setzen: die Phase also, wo die Arbeitnehmenden im neuen Industrieareal bereits ihre Stellen angetreten haben, Zuba und Tramverlängerung aber noch nicht realisiert sind.

Die angestrebten Lösungen für die bis 2030 erwarteten zusätzlichen Angestellten – derzeit sind im Bachgraben rund 5000 Personen beschäf-

tigt, bis 2040 sollen es 11'000 sein – beinhalten: Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Druck auf die entsprechenden Stellen ausüben, um den ÖV auszubauen, sowie Mobilitäts- und Verkehrsmanagement.

Es sind sicherlich löbliche Ziele, und mit der Umgestaltung und Korrektur des Hegenheimerweges wurde bereits einiges getan für den Fuss- und Veloverkehr. Aber insbesondere was den Ausbau des ÖV-Angebots betrifft, rennt die Gemeinde keine offenen Türen ein.

Bei der Taktverdichtung der Buslinien 48 (Verbindung zum Bahnhof SBB), 31 und 64 bleibt die Zustimmung der Kantone nach wie vor aus.

Bei der Verbindung nach Hegenheim mit der Buslinie 608 gibt es keine konkrete Planung. Dasselbe gilt für die angedachte neue Busverbindung nach St-Louis.

Allschwil kommt bei den kantonalen und französischen Behörden nicht weiter – mithilfe von Quartierplänen wie «Idorsia» und dem nun zur Abstimmung stehenden «Alba» kann sie aber mit den Firmen auf dem Industrieareal verhandeln.

Für die zusätzlichen 20 Meter Bauhöhe beim Alba-Haus verpflichtet die Gemeinde die Bauherren Herzog & de Meuron, sich an das im Quartierplan festgehaltene Mobilitätskonzept zu halten.

Die Firma der zwei Stararchitekten, die J+P Bachgraben AG, müsste demnach diverse Massnahmen umsetzen: eine velofreundliche Infrastruktur schaffen, Boni für die Nichtnutzung des motorisierten Individualverkehrs anbieten, die Mitarbeiter proaktiv über Mobilitätsangebote informieren und Sharing-Angebote fördern.

Ohne den Quartierplan geht nichts: Zwar bliebe das Alba-Haus bloss 20 Meter hoch, und deshalb könnten darin weniger Leute arbeiten – die Gemeinde würde aber einen der wenigen Partner bei der Umsetzung einer dringenden nötigen Mobilitäts- und Verkehrsstrategie verlieren.

**Andrea Schuhmacher**



# Zubringer Bachgraben kommt «20 Jahre zu spät»

**345-Millionen-Projekt eingereicht** Der Baselbieter Baudirektor Isaac Reber ist überzeugt, dass das Allschwiler Boomquartier mit dem Agglomerationsprogramm der vierten Generation endlich verkehrsmässig erschlossen werden kann.

Thomas Dähler

Das mit Abstand grösste und dringlichste Projekt des am Freitag in Bern eingereichten Basler Agglomerationsprogramms der 4. Generation ist der Zubringer Bachgraben-Allschwil (Zuba), Teil eines umfassenden Projektbündels. Da waren sich die Verantwortlichen einig, als sie am Freitagnachmittag im Volkshaus im Kleinbasel die umfangreichen Verkehrspläne für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den Strassenverkehr präsentierten.

Für den Zuba sind 345 Millionen Franken in dem Zeithorizont 2024–2028 veranschlagt. Patrick Leypoldt, der Direktor von Agglo Basel, geht davon aus, dass der Bund für 35 bis 40 Prozent der Kosten aufkommt. Im gleichen Zeithorizont geplant sind auch das Contournement Hésingue-Hégenheim sowie der Ausbau der Achsen für den Langsamverkehr in dem Gebiet. Das vorgesehene Bachgraben-Tram soll im anschliessenden Zeithorizont 2028–2032 realisiert werden.

Zur Kritik aus Kreisen der Baselbieter Grünen, das Projekt falle mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-freie Zukunft aus dem Zeitrahmen, meint Reber, die Bachgraben-Erschliessung sei ganz im Gegenteil nicht rechtzeitig in die Wege geleitet worden. «Wir sind 20 Jahre zu spät», sagte Reber der BaZ. Der im Entstehen begriffene Entwicklungsschwerpunkt hätte schon längst besser erschlossen werden müssen. Was heute in Basel-West wegen der verspäteten Erschliessung erduldet werden müsse, «geht einfach nicht». «Beim Zuba sind wir hintenrein.»

Auch die Erschliessung mit dem Tram sei wichtig. Diese könne jedoch erst dann realisiert werden, wenn die Strasse für das Tram frei sei. Eine Vereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt, der den Lead beim bikantonalen Tramprojekt habe, sei unterschrieben, sagte der Baselbieter Baudirektor, der sich hinter das Projektbündel samt allen flankierenden Massnahmen stellt.



Sind überzeugt, dass das Aggloprogramm das Resultat guter Arbeit ist: Baudirektor Isaac Reber und Bauvorsteherin Esther Keller am Freitag im Basler Volkshaus. Foto: Pino Covino

Niemand müsse befürchten, dass es am Schluss allein bei der Zubringerstrasse bleibe.

## Paris redet mit

Unterstützung erhielt Reber vor den Medien auch vom Präsidenten von Saint-Louis Agglomération, Jean-Marc Deichtmann. Die Projekte auf Baselbieter, baselstädtischem und französischem Boden zeigten auch, wie die trinationale Region Basel zusammengeführt sei.

Mit dem Agglomerationsprogramm werde die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung glücklicherweise grenzüberschreitend koordiniert. «Exemplarisch» sei das, sagte Deichtmann.

Bei der Covid-19-Pandemie sei deutlich geworden, wie

verflochten der Raum sei. Die mit dem gescheiterten Rahmenabkommen entstandenen Probleme zwischen der Schweiz und der EU bereiten Deichtmann jedoch Sorgen, wie er auf eine entsprechende Frage sagte. In der Region gebe es keine Prob-

## 1,2 Milliarden für Tram, Bus und Strasse

Für die Jahre 2024 bis 2028 reichen die Baudirektoren der beiden Basel zusammen mit den Nachbarn in Südbaden und im südlichen Elsass ein Bauvolumen von 1,2 Milliarden Franken beim Bund ein. Regierungsrätin Esther Keller (BS) und Regierungsrat Isaac Reber (BL) haben am Freitag das Agglomerationsprogramm der 4. Generation

gelemt. «Aber wenn Paris ins Spiel kommt, wird es schwierig.» Beim Zuba rede Paris eben mit, und da müsse halt zwischen Bern und Paris verhandelt werden. Erfolgreich? Jean-Marc Deichtmann: «Ich bin trotz allem zuversichtlich.»

vorgestellt. Das eingereichte Programm enthält zudem für die Anschlussjahre ab 2028 und ab 2032 weitere Projekte mit einem zusätzlichen Volumen von 1,7 Milliarden. Subventioniert werden die von Bundesbern bewilligten Projekte erfahrungsgemäss zu 35 bis 40 Prozent. Im Zentrum für die Jahre 2024 bis 2028 stehen fünf Tramprojekte

Auch Reber versicherte der BaZ, dass die regionale Zusammenarbeit stabil sei. «An uns fehlt es nicht.» Die Nachbarn hätten die Stellungnahme der Nordwestschweizer Regierungskonferenz zum Rahmenabkommen sehr wohl zur Kenntnis genommen.

sowie das Strassenprojekt Zubringer Allschwil. Das hohe Volumen der als dringlich bezeichneten Projekte lässt allerdings befürchten, dass nicht alle Beiträge für die Basler Projekte von Bern subventioniert werden. Die Projekte stehen in Konkurrenz zu den Forderungen der anderen Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren die Agglomerationen,

Es sei wichtig, dass beim Zuba die nötigen Regelungen zwischen der Schweiz und Frankreich getroffen würden – zollrechtlich und arbeitsrechtlich. Immerhin verlaufe auch ein guter Teil der geplanten Zubringerstrasse auf französischem Boden.

die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation hat der Bund bisher Beiträge von rund 7 Milliarden Franken für Verkehrsprojekte in der Schweiz und im benachbarten Ausland ausbezahlt. (td)



# Allschwil stützt die Entwicklung im Bachgraben-Gebiet

**Klares Zeichen** Über 60 Prozent der Stimmbevölkerung sagen Ja zum Quartierplan Alba.

**Tobias Gfeller**

40 statt 20 Meter – eine Mehrheit der Allschwiler Stimmbevölkerung stimmt dem Wunsch der Architekten, Bauherren und Investoren in Personalunion, Jacques Herzog und Pierre de Meuron, zu, ihr Hochhaus an der Ecke Hegenheimermattweg/Lachenstrasse höher zu bauen, als die Regelbauweise auf dem Entwicklungsareal Baselink im Bachgraben-Gebiet gemäss Zonenplan zulassen würde.

Gegen den Entscheid des Allschwiler Einwohnerrats zum Quartierplan Alba ergriffen die Grünen Allschwil-Schönenbuch, die EVP Leimental-Allschwil und der VCS beider Basel gemeinsam das Referendum. Hauptkritikpunkt war die ihrer Ansicht nach mangelhafte Verkehrsplanung im Rahmen des Quartierplans. Das Referendumskomitee warnte vor einer Verkehrslawine. Mit 3984 Ja-Stimmen zu 2582 Nein-Stimmen bei einer Stimmbeteiligung von 55,3 Prozent war das Resultat deutlich. Das Votum der

Stimmbevölkerung ist aber weit mehr als bloss die Zustimmung zu 40 statt 20 Metern. Der Quartierplan Alba wurde Sinnbild für die gesamte Entwicklung im Gebiet Bachgraben, die so schnell voranschreitet, dass die Verkehrsplanungen der Kantone Baselland und Basel-Stadt nicht nachkommen.

## Sorgen wegen rasanter Entwicklung

Es war das erste Mal, dass sich die Allschwiler Stimmbevölkerung zur Entwicklung äussern konnte. Und das Signal des kräftigen Ja-Anteils von über 60 Prozent ist stark, freut sich Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli (FDP). «Die Bevölkerung hat verstanden, dass wir unsere Hausaufgaben gemacht und sämtliche verkehrstechnischen Überlegungen berücksichtigt haben.»

Der Gemeinderat habe den Verkehr nicht vergessen, wie es das Referendumskomitee kritisiert habe, stellt Nüssli klar. Die Gemeindepräsidentin wertet das klare Ja als Zustimmung zur



Das Alba-Haus ist Teil des Masterplans Baselink. Dort entstehen derzeit etwa der neue Sitz des Schweizerischen Tropeninstituts (vorne) und der des Pharmaunternehmens Basilea. Foto: Pino Covino

gesamten Entwicklung im Gebiet Bachgraben. Das sieht auch René Amstutz so, Co-Präsident der Grünen Allschwil-Schönenbuch und einer der Köpfe des

Referendumskomitees. Der Anteil Nein-Stimmen von knapp 40 Prozent habe ihn aber positiv überrascht. «Das zeigt doch, dass sich ein grosser Teil der Allschwilerinnen und Allschwiler Sorgen

um die rasante Entwicklung macht, vor allem, was die Mobilität angeht.» Die Sorgen müsse der Gemeinderat wahrnehmen,

wenn Allschwil auch ausserhalb des Bachgraben-Gebiets weiterwache, fordert Amstutz. «Der Gemeinderat muss dafür sorgen, dass Allschwil nicht zu schnell überbaut wird und bei den Entwicklungen vielseitige Mobilitätskonzepte für den ÖV, den Fussgänger- und den Veloverkehr realisiert werden.» Sie würden auch in Zukunft den Finger draufhalten, kündigt Amstutz an.

Der Abstimmungskampf um den Quartierplan Alba wurde in den vergangenen Wochen emotional geführt. Auch die Stararchitekten Herzog & de Meuron selbst beteiligten sich an den Diskussionen. Das Alba-Haus ist Teil des Masterplans Baselink. Auf 75'000 Quadratmetern entsteht derzeit unter anderem der Sitz des Schweizerischen Tropeninstituts und des Pharmaunternehmens Basilea. Höher als 40 Meter dürfen die Baukörper aufgrund der Flughafennähe nicht sein. Der 40 Meter hohe Bau des Unternehmens Idorsia ausserhalb des Baselink-Areals wurde bereits verabschiedet.



# Der lange Weg zur Agglo-Oase

Nach zehnjähriger komplizierter Vorbereitung entsteht er nun tatsächlich Stück für Stück: der Landschaftspark vor den Toren Allschwils.

Alexandra von Ascheraden

Basel und Allschwil sind längst so nah wie möglich an die französische Landesgrenze herangebaut. Auch in den ländlicher geprägten französischen Grenzorten wird der Baubestand zunehmend verdichtet: Saint-Louis schliesst gerade die letzten zentrumsnahen Baulücken. Genau hier, zwischen dem Sundgauer Hügelland, Allschwil und Saint-Louis, entsteht der Landschaftspark Parc des Carrières. Dieser Naherholungsraum wird nach und nach auf verfüllten Kiesgruben angelegt. Während der Kiesabbau auf Teilflächen weiter vorangeht, sollen im Herbst auf bereits aufgefüllten Flächen die Baumaschinen der Landschaftsbauer auffahren.

Was man im Moment vom Park sieht, sind eher Vorarbeiten. Von Basel und Allschwil her wurde der Zugang zum künftigen Park bereits ab den Familiengärten mit je einem velotauglichen Weg attraktiv erschlossen. Von der französischen Seite her finden bestenfalls Ortskundige auf Feldwegen voller Schlaglöcher den Weg zum Areal. Hinweisschilder fehlen dort, eine attraktive Erschliessung ebenso. Eine verbesserte Wegleitung sei jedoch bis Herbst vorgesehen, versichert Florence Prudent, die von Seiten der Agglomération Saint-Louis für den Park zuständig ist.

### Zusätzliche Verzögerung wegen Reorganisation

Bei der direkten Anbindung an Basel hakt es im Moment an der für den Langsamverkehr wenig attraktiven Rue de Bâle. Sie trennt das Basler Siedlungsgebiet beim Bachgraben von den Familiengärten Basel West und damit vom bereits angelegten Veloweg. Die Pläne des Vereins Parc des Carrières, der für die Umsetzung des Parks zuständig ist, sehen hier den Bau eines Anschlusswegs mit Fussgängerstreifen und Verkehrsinsel sowie eine Anbindung ans Velowegnetz, um Velofahrende und Fussgänger sicher Richtung Park zu geleiten.

«Der Fussgängerstreifen verzögert sich immer weiter. Die Rue de Bâle verläuft auf französischem Grund. Sie gehört jedoch nicht der Agglomération Saint-Louis, sondern dem Département Haut Rhin/Collectivité Européenne d’Alsace. Sonst wäre der Übergang wohl längst realisiert», erklärt Florence Prudent die Verzögerung, «so aber sitzen die Zuständigen weit weg in Colmar und Strassburg. Dort gab es Anfang des Jahres eine Fusion der Ämter, in deren Rahmen die Zuständigkeiten innerhalb des Amtes neu verteilt wurden. Das hat zu Verzögerungen der Bearbeitung der anstehenden Dossiers geführt. Kurz: Es bewegt und bewegt sich nichts. Aber wir bleiben dran», schildert Prudent das Problem. Basel würde sogar die Kosten für die nötigen Bauarbeiten übernehmen. Genehmigen und beauftragen kann diese jedoch nur das Département.

Dass sich die Anbindung so hinzieht, ist für alle Beteiligten ein Ärgernis. Denn der Park geht jetzt endlich in die konkrete Umsetzung – umso wichtiger, dass die Menschen auch zu ihm gelangen können. Wegen der zahlreichen beteiligten Ämter auf beiden Seiten der Grenze, der unterschiedlichen Rechtslage, vieler Gespräche mit den betroffenen Grundbesitzern und einer anspruchsvollen Mittelbeschaffung brauchte es rund zehn Jahre von der ersten Projektskizze im 2011 bis zum Start der Baumassnahmen. Inzwischen



Erste Baufortschritte: Der Kinderspielplatz samt Kletterflugzeug wartet auf seine kleinen Gäste.

Bild: Kenneth Nars (20.August 2021)

ist zusätzlich zum Veloweg auch ein Kinderspielplatz in der Nähe der Familiengärten fertiggestellt. Zentrales Objekt dort ist ein Klettergerüst in Form eines Flugzeugs – passend zu den über die Köpfe donnernden Flugzeugen, die am nahen Euro-Airport starten.

### Drei grosszügige Bodenbesitzer aus der Schweiz

Noch liegt der Spielplatz etwas verloren zwischen einem Weizenfeld und dem Bauzaun, der die angrenzende Kiesgrube sichert. Gefühl im Viertelstundentakt preschen Camions über die eigens per Lichtschranke abgesperrte Zufahrt zum Kieswerk am Stadtrand.

Die Kiesgrube direkt neben dem Spielplatz ist noch nicht erschöpft und wird auf dem Gemeindegebiet von Saint-Louis die letzte sein, die wieder verfüllt und dann als Etappe 3 dem Park zugeschlagen wird. Etappe 1 und 2 liegen weiter im Norden Richtung Bourgfelden. Etappe 1 wird ab Herbst umgesetzt, da die dortige Kiesgrube bereits aufgefüllt ist. Eigentlich sollten die Landschaftsgärtner schon im Mai mit

ihrer Arbeit beginnen. «Wir hätten gern früher begonnen. Allerdings dürfen wir erst mit dem Bau beginnen, wenn die zuständigen Behörden die ordnungsgemässe Wiederherstellung der ehemaligen Kiesgrube kontrolliert haben. Dieser Schritt hat sich wegen Corona verzögert. Daher können wir erst im September mit den Arbeiten loslegen», räumt Prudent ein.

Parzelle 2 wird in ein bis zwei Jahren so weit sein, hier läuft die Suche nach der Finanzierung gerade an. Auf Parzelle 3, direkt am Spielplatz, beginnt die Anlage des Landschaftsparks in drei bis fünf Jahren. «Der eigens gegründete Verein wertet das Areal ökologisch auf, begleitet die Umsetzung des Projekts und übernimmt die Kommunikation, um den Park bei der Bevölkerung der Grenzregion bekannt zu machen. Im Gegenzug wird das Gebiet für vierzig Jahre dem Landschaftspark zugewiesen, verbleibt aber im Besitz der Eigentümer, sodass er nicht erworben werden muss», berichtet Prudent. Zwei davon, Bürgerspital und Einwohnergemeinde Basel, verzichten dem Gemein-

wohl zuliebe sogar auf finanziellen Ausgleich. Die Kibag als privatwirtschaftliches Unternehmen erhält eine moderate Entschädigung. «Unser Glück war, dass es nur drei und erst noch sehr positiv gestimmte Schweizer Landbesitzer waren. Wären die Eigentumsverhältnisse zerstückelter gewesen, hätten wir das niemals durchbekommen», glaubt Andreas Courvoisier vom Büro Courvoisier Stadtentwicklung, Initiant des Parkprojekts.

### Ein Jahrzehnt im Windschatten der Bauausstellung

Gesamthaft werden zwischen 2021 und 2029 elf Hektar ehemaliger Kiesgruben renaturiert. Dazu kommen drei Kilometer ökologische Korridore für den Langsamverkehr. Etwa 700 einheimische Bäume und Büsche werden gepflanzt. So sollen Vernetzungsflächen entstehen, die eines Tages als grüne Korridore vom Allschwiler Wald bis zum nahe gelegenen elsässischen Naturschutzgebiet Petite Camargue Alsacienne reichen sollen. Courvoisier hat viel Herzblut und Netzwerkarbeit in

seine Idee investiert, die erschöpften Kiesgruben nicht nur als Landwirtschaftsland für die üblichen Monokulturen wiederherzustellen, sondern darauf einen ökologisch aufgewerteten, artenreichen Grünraum für die Agglomeration zu schaffen.

Die Internationale Bauausstellung Basel (IBA) bot die passende Plattform, alle an einen Tisch zu bringen und das Projekt zur Umsetzungsreife zu bringen. Im Laufe der zehn IBA-Jahre hörte man immer wieder vom Parc des Carrières als Vorzeigeprojekt für binationale Vernetzung auf einem vorher von Monokulturen und Kiesabbau geprägten Areal. Hinter den Kulissen lief auch viel – man holte nicht nur die Grundbesitzer ins Boot, sondern schuf auch in langwierigen Prozessen die nötigen binationalen administrativen Voraussetzungen. Das dauerte derart lange, so dass der erste Pressetermin, an dem konkret etwas besichtigt werden konnte, erst im März 2021 stattfand, als das IBA-Jahrzehnt sich schon dem Ende zuneigte. Man pflanzte symbolisch ein paar Bäume.



Es wird noch Jahre dauern, bis man so durchs Grüne streifen kann.

Bild: zVg

## Mehr Geld dank zusätzlicher Bauschutt-Aufschüttung

**Win-win-Situation** Finanziert wird der Landschaftspark Parc des Carrières mit zahlreichen öffentlichen Fördermitteln sowie von privaten Geldgebern wie Stiftungen und Firmen aus der Region. Zudem hat der Park-Verein ein Instrument entwickelt, wie er etwas zusätzliches Geld für die Gestaltung erwirtschaften kann. «Die Kibag darf ihre Gruben mit Spezialgenehmigung der französischen Behörden auf zwei Meter über Bodenniveau auffüllen. Das wird eine ganz milde Modellierung, die in der Landschaft kaum auffällt. Die Hälfte des Gewinns, der durch die Ablagerung des zusätzlichen Bodenaus-

hubs erwirtschaftet wird, geht an den Verein», erklärt Andreas Courvoisier vom Büro Courvoisier Stadtentwicklung. «Das wäre ohne das Projekt mit Sicherheit nicht erlaubt worden.» So entstehe eine Win-win-Situation für beide Seiten. Es wird trotzdem dauern, bis der Landschaftspark tatsächlich zum Aufenthalt einladen kann. Courvoisier stellt klar: «Ein Gebiet in dieser Lage bleibt natürlich urban. Aber der Landschaftspark wird einen hier dringend benötigten ökologischen Mehrwert und Erholungsraum bieten – eine grosse grüne Kammer inmitten der Agglomeration.» (ava)



# Basel Stadt Land Region

## Basel-Stadt will Verlängerung der Buslinie 64 nicht finanzieren

**Fahrplan 2022** Die Verbindung vom Bachgraben zum Bahnhof St. Johann verschiebt sich um mindestens ein Jahr.

Vorläufig mit verlängerten Buslinien, dann mit dem Bau des Zubringers Bachgraben-Allschwil zur Nordtangente und schliesslich mit einer Tramlinie: So soll das Baselbieter «Silicon Valley» erschlossen werden. Es wird erwartet, dass bis 2030 Tausende neue Mitarbeitende ins neue Industrieareal in Allschwil ziehen.

Den Anfang machen 700 Studierende und Mitarbeitende des Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Instituts: Kürzlich erfolgte die Schlüsselübergabe für den neuen Hauptsitz des Tropeninstituts. Nun die Hiobsbotschaft: Die Verlängerung der Buslinie 64 vom Bachgraben-Areal zum Bahnhof St. Johann kommt nicht mit dem Fahrplan-

wechsel im Dezember. Gemäss dem Bericht zum Fahrplanverfahren 2022 sind der Grund dafür «fehlende finanzielle Mittel aufseiten von Basel-Stadt». Dem Kanton also, der verkündete, er erwarte im Budget für 2022 einen Ertragsüberschuss von 78 Millionen Franken. Gemäss Nicole Ryf, Mediensprecherin des Basler Bau- und Verkehrsdepartements, ist daran die Pandemie schuld: «Aufgrund der Pandemie verbucht der öffentliche Verkehr derzeit noch immer deutlich niedrigere Fahrgastzahlen und damit grosse Ertragsausfälle.» Die zur Verfügung stehenden Mittel müssten deshalb besonders gut überlegt eingesetzt werden. «Es ist nicht im

Sinne der Wirtschaftlichkeit, einen allgemeinen Budgetüberschuss einfach umzuverteilen.»

### Dreispietz vor Bachgraben

Die Erschliessung des Bachgrabens sei weiterhin «zentral», versichert Ryf. Doch der Ausbau in Richtung Südosten ist den Basler Halbkantonen wohl wichtiger. Nachdem klar geworden war, dass beim Fahrplan 2022 gespart werden muss, handelte man das Papier neu aus. Und die Kantone beschlossen, dass man «allen voran das neue Angebotskonzept «Birsstadt Nord» umsetze, so Andrea Bürki, Sprecherin der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion, auf Anfrage. Dreispitz, Polyfeld und Hagnau

– wo unter anderem ein neuer Campus für die Universität Basel und Wohnhochhäuser geplant sind – werden dem Industrieareal in Allschwil vorgezogen.

Für die Gemeinde Allschwil ist der Schritt ärgerlich. Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli, die laut «bz» durch die Medien davon erfuhr, schreibt auf Anfrage: Es sei wenig nachvollziehbar, wenn Basel im Zusammenhang mit dem Zubringer Bachgraben «auf die Wichtigkeit der Förderung des ÖV hinweist, aber dann ÖV-Ausbauprojekte, die leicht umsetzbar sind, nicht vorantreiben will». Auch Thomas Kübler, Leiter Standortförderung Basel-land, bedauert, dass die Verlängerung der 64er-Linie nicht um-

gesetzt wird: «Die Entscheidung schmerzt uns sehr.» Das Bachgraben-Gebiet sei für die ganze Region ein extrem wichtiges Wirtschaftsareal.

Zwar möchte Allschwil die Lage analysieren, «um den Fahrplan 2022 doch noch zugunsten von Allschwil zu beeinflussen». Doch grosse Chancen dürfte sie nicht haben: Für 2022 sei der Prozess weitgehend abgeschlossen, so die Baselbieter Baudirektion. Immerhin: Laut den Direktionen beider Kantone soll die Verlängerung zum nächsten Fahrplanwechsel, im Dezember 2022, eingeführt werden – sofern die finanziellen Mittel reichen.

**Andrea Schuhmacher**

## Region

### «Hinterwäldlerischer ÖV»

**Buslinie** Basel zahlt die Verlängerung der Linie 64 nicht – zum Ärger des Baselbiets.

«Es kann nicht sein, dass wir im Bachgrabengebiet ein Zentrum für Innovation, aber gleichzeitig ein hinterwäldlerisches ÖV-Angebot haben.» So äussert sich Landrätin Julia Kirchmayr-Gosteli (Grüne) gegen Ende der Debatte rund um die dringliche Interpellation von Landrat Felix Keller (CVP).

Von links bis rechts ist man sich am Donnerstag im Baselbieter Landrat einig: Dass der Nachbarkanton Basel-Stadt aufgrund von «fehlenden finanziellen Mitteln» die Buslinie 64 erst in einem Jahr vom Industriegebiet in Allschwil zum Bahnhof St. Johann verlängern will, wird dem Wirtschaftsraum Bachgraben nicht gerecht. Es wird erwartet, dass bis 2030 Tausende neue Mitarbeitende in das neue Industriegebiet in Allschwil ziehen.

#### Nur eine Verschiebung

Erst vor rund zehn Tagen wurde die Änderung im Fahrplan 2022 klar, als die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion die definitive Version online publizierte. Die Gemeinde Allschwil wurde davon böse überrascht. Die Landräte Andreas Bammatter (SP) und Werner Hotz (EVP) – beide aus Allschwil – betonen denn auch die Rolle, die die Verlängerung bei der Abstimmung um den Quartierplan Alba spielte. Damals gab es vor allem Kritik am Verkehrskonzept im Bachgrabengebiet. «Wir hatten bei der Abstimmung damit geworben, dass wir immerhin eine Buslinie hatten», sagt Bammatter. Dass nun im gleichen halben Jahr das Gegenteil entschieden wurde, sei frustrierend.

Regierungsrat und Baudirektor Isaac Reber (Grüne) versucht die Gemüter zu beruhigen: Es handle sich schliesslich nur um eine Verschiebung, nicht um einen Verzicht. Die Planung von künftigen Verkehrsinfrastrukturen im Industrieareal – der Zubringer Bachgraben oder das Tram – werde auch nicht von der verspäteten Verlängerung beeinflusst.

Beim ÖV-Programm bestehe das Grundproblem darin, dass zwar beide Kantone auf vier Jahre planen und das miteinander

abstimmen. Aber während das Baselbiet auch bereits das Budget für die vier Jahre definiert, wird die Finanzierung im Stadtkanton jedes Jahr im Zuge des Budgetprozesses neu ausgehandelt.

Gemäss der von beiden Kantonen verabschiedeten Absichtserklärung ist Baselland für den Strassenausbau im Bachgrabengebiet zuständig, Basel-Stadt übernimmt dafür die Federführung bei der ÖV-Erschliessung.

**Gemäss  
Modellrechnungen  
könnten bis zu  
20'000 Fahrgäste  
täglich den Bus  
nutzen.**

Deshalb könne das Baselbiet auch nicht einfach die Kosten für die Verlängerung übernehmen, antwortet Reber auf die Frage von Peter Brodbeck (SVP), weshalb man das eine Jahr nicht einfach selbst finanziell überbrücken könne.

Die Kosten für einen Probebetrieb für die Verlängerung der Linie 64 belaufen sich auf 165'000 Franken pro Jahr. Gemäss Modellrechnungen könnten in Zukunft bis zu 20'000 Fahrgäste täglich den Bus nutzen.

#### Variante Budgetpostulat

«Wir sind auch nicht zufrieden damit», sagt Reber. Es sei ein Fakt, dass das Bachgrabengebiet nicht genug erschlossen sei. Er sei aber zuversichtlich, dass die Verlängerung im nächsten Jahr zustande komme.

So lange warten mag Landrat Andreas Bammatter nicht. Er will nun den Kontakt mit dem Basler Parlament suchen und eine regionale Lösung finden. «Eine Variante ist ein Budgetpostulat im Grossen Rat», so Bammatter. Das wäre ein Zeichen der Zusammenarbeit. «Der Kanton Basel-Stadt kann sich das leisten.»

**Andrea Schuhmacher**



## Ein «Abenteuerland» für Pharmageräte

**Skan feiert** Zweieinhalb Jahre nach der Grundsteinlegung hat die Firma im Juli den neuen Hauptsitz in Allschwil bezogen. Der Bau kommt als Wohlfühloase daher.

Bei Skan geht es zurzeit Schlag auf Schlag. In Kürze steht der Gang an die Schweizer Börse an. Im Juli hat das 1968 gegründete Unternehmen seinen neuen Hauptsitz an der Kreuzstrasse 5 im Allschwiler Industrieareal Bachgraben bezogen. Skan ist der weltweit führende Hersteller von Reinraum-Isolatoren für die pharmazeutische Industrie.

Das Unternehmen entwickelt sich derart schnell, dass während der Planungs- und Bauphase das Gebäude erweitert werden musste. Aktuell ist es für 500 Mitarbeitende konzipiert. Es könnten jederzeit mehr dazustossen und damit die Arbeitsbedingungen verdichtet werden, hiess am Freitagabend an der feierlichen Einweihung mit geladenen Gästen aus Politik und Wirtschaft. Verwaltungsratspräsident Gert Thoenen war die Euphorie anzumerken. In Anlehnung an einen Song der deutschen Pop-Formation «Pur» sprach er von «Abenteuerland und Erlebniswelt», die Skan seinen Mit-

arbeitenden und der Kundschaft bietet. Auf rund einem Drittel der Gesamtfläche befinden sich abseits der eigentlichen Arbeitsplätze frei nutzbare Bereiche mit Stühlen, Tischen und Sofas. Wenn einem der Kopf vor Arbeitslast und Ideen brummt, kann man schnell an der Lego-

wand ein paar Steine setzen. Der neue Hauptsitz von Skan kommt als Wohlfühloase daher. Und das sei gewollt, betonte Gert Thoenen. Im Kampf um Fachkräfte seien das Umfeld und das Arbeitsklima ein wichtiges Argument. An Leuchtwänden sind mit Pilates und Yoga Kurse fürs Per-

sonal und Food-Trucks, die täglich internationale Köstlichkeiten bringen, angekündigt.

### Suva tritt als Investorin und Bauherrin auf

Das Konstrukt des Neubaus ist komplex: Das über ein Fussballfeld grosse Stück Land gehört dem Kanton Basel-Stadt. Dieser hat es dem Unfallversicherer Suva im Baurecht abgegeben und kassiert dafür über Jahrzehnte Zins. Die Suva tritt als Investorin und Bauherrin auf. Skan ist bei der Suva eingemietet. «Für mindestens 15 Jahre hat sich Skan zur Miete im Neubau verpflichtet», erklärt Franz Fischer, Leiter Immobilien bei der Suva. Über die Investitionssumme wurde Stillschweigen vereinbart.

Skan beschäftigt weltweit über 1000 Mitarbeitende – Tendenz steigend. Der Umzug innerhalb von Allschwil von der Grenze zum Neubadquartier auf das Bachgrabenareal kam nicht zufällig. Das Wirtschaftsgebiet gegenüber den Sportanlagen

brummt. Umso ärgerlicher ist für die Unternehmen der Rückzieher des Kantons bei der eigentlich für dieses Jahr vereinbarten Verlängerung der Buslinie 64 über das Bachgrabengebiet ins Basler St. Johann hinaus. Die Verlängerung soll erst in einem Jahr realisiert werden – wenn überhaupt.

Der Baselbieter Baudirektor Isaac Reber (Grüne) versicherte in seinem Grusswort den Skan-Verantwortlichen und den anderen Unternehmerinnen und Unternehmern auf dem Areal, dass die Anbindung des Gebiets besser werden soll und muss. Beim Zubringer Allschwil sei man auf Kurs. Dieser werde noch «in diesem Jahrzehnt» realisiert, versicherte Reber. Auch eine «hochwertige direkte Anbindung» mit dem öffentlichen Verkehr soll es geben. «Ziel ist es, dass die Erschliessung der Qualität des Standorts entspricht. Wir wollen nichts weniger als das erreichen.»

**Tobias Gfeller**



Skan ist der weltweit führende Hersteller von Reinraum-Isolatoren für die pharmazeutische Industrie. Foto: Adriano A. Biondo (Burckhardt+Partner AG)

# Basel Stadt Land Region

## Streit um Zubringer Bachgraben eskaliert

**Vor der Debatte im Baselbieter Landrat** Der Ruf nach einem vier- statt zweispurigen Anschluss für den Allschwiler Bachgraben hat den VCS beider Basel veranlasst zu reagieren: Dieser droht mit einer Initiative in Basel-Stadt gegen den Zubringer.

Die Reaktion des VCS beider Basel auf die bürgerliche Provokation hat nicht lange auf sich warten lassen. Der grüne Verkehrsverband droht, den Zubringer Bachgraben mit einer Initiative in Basel-Stadt zu bekämpfen – ob zwei- oder vierspurig. Ein bürgerliches Komitee, das der Wirtschaftskammer Baselland nahesteht, fordert gemäss einem Artikel von «Onlinereports», dass der Anschluss des Allschwiler Bachgraben-Quartiers an die A3 vier- statt zweispurig gebaut wird. Der Landrat entscheidet am Donnerstag über das generelle Projekt und den Projektierungskredit für den Zubringer.

Das Bachgrabenquartier ist das Silicon Valley des Baselbiets. Heute gibt es dort zahlreiche Baustellen. 4000 Arbeitsplätze bestehen, 6000 zusätzliche sind geplant. Der Zugang über Quartierstrassen und eine Busverbindung ist hoffnungslos überlastet. Geplant sind daher auf Schweizer Seite ein neuer Zubringer auf der Strasse, eine Trammerschlies-

sung und ein Ausbau der Langsamverkehrsachsen. Die Strasse hat Priorität, weil die Traminfrastruktur erst erstellt werden kann, wenn die heutigen Strassen vom Verkehr befreit sind.

### Inbetriebnahme 2030

Der Zubringer Bachgraben wird vom Kanton Baselland erstellt, die Tramverbindung von Basel-Stadt. So haben es die Kantone vereinbart. Der Zubringer ist Teil der vierten Generation des Agglomerationsprogramms, das Tram Teil der fünften. Der Baubeginn für den Zubringer ist 2027 vorgesehen, die Inbetriebnahme 2030. Vorgesehen ist im Westen eine offene Linienführung entlang der Landesgrenze, im Osten ein Tunnel ab der Kantonsgrenze bis zur Auffahrt der A3 Richtung Mulhouse, unweit des Zolls. Die Kosten: geschätzte 370 Millionen Franken.

Der Zubringer ist fix in den Richtplänen der Kantone verankert. In Baselland wird der Baukredit zumindest dem fakultati-

ven Referendum unterstellt sein. Das Baselbieter Stimmvolk hat jedoch schon eine Initiative angenommen, mit der der Bau des Zubringers gesetzlich verankert wurde. In Basel-Stadt ist gemäss heutigem Stand lediglich eine Volksabstimmung über das Tram möglich. Der VCS möchte dies ändern – falls er die am Dienstag angekündigte Volksinitiative gegen den Zubringer lanciert.

### Mit ÖV und Velo?

Provoziert hat den VCS ein Komitee, das sieben Landräte aus SVP, FDP und Mitte lanciert haben. Dieses fordert mit Blick auf die Zukunft des Zubringerverkehrs im Bachgraben, die Strasse vierspurig zu bauen. Die Kosten würden sich schätzungsweise auf insgesamt 640 Millionen erhöhen. Diskutiert wurde diese Variante in der vorbereitenden Kommission des Landrats, dort aber nicht weiterverfolgt.

Der VCS ist der Ansicht, dass die 10'000 Arbeitsplätze im Bachgraben mit ÖV und Velo er-



So könnte der Tunneleingang bei der Friedrich-Miescher-Strasse in Basel-Nord aussehen. Fotomontage: Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland

schlossen werden können. Der Zubringer bringe «nichts ausser Lärm, mehr Autoverkehr und Kosten», erklärt Co-Präsidentin Lea Steinle am Dienstag. Er stehe im Widerspruch zur baselstädtischen Verkehrspolitik und zu den Pariser Klimazielen. Letzteres hat bereits der Baselbieter Grünen-Landrat Balint Csontos moniert.

Die Antwort der Baselbieter Regierung lautete damals: «Im Bereich Verkehr ist vorgesehen, dass dieser durch die entsprechende Dekarbonisierung bis 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr verursacht.» Bei der Präsentation des Agglomerationsprogramms hatten die Regierungsräte Isaac Reber (Grüne, BL)

und Esther Keller (GLP, BS) das Projekt als das mit Abstand grösste und dringlichste des in Bern eingereichten Basler Agglomerationsprogramms der 4. Generation bezeichnet.

Am Dienstag hat die Baselbieter Regierung auch zu den Forderungen des Komitees einiger bürgerlicher Landräte Stellung genommen und das Anliegen als unstatthaft bezeichnet. Das Zubringer-Projekt sei weder eine «Minimalvariante» noch eine «Schmalspurlösung». Das vorliegende Projekt entspreche allen Standards bezüglich Technik, Umwelt, Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit. Mit der Forderung nach einem vierspurigen Zubringer müsste die Vorlage von vorn erarbeitet werden. Auch die Verhandlungen mit Basel-Stadt und mit Frankreich müssten nochmals geführt werden. Damit würde faktisch die Lösung am Bachgraben «auf unbestimmte Zeit verhindert».

**Thomas Dähler**



## Region

## Ein Ja mit Misstönen

**Monsterdebatte zum Zubringer Bachgraben** Drei Stunden brauchte der Landrat, um trotz breiter Kritik die Projektierung der Zufahrtsstrasse ins Allschwiler Boom-Quartier zu genehmigen.

Thomas Dähler

Es war Regierungsrat Isaac Reber, der zum Schluss das zutreffende Fazit zog: Mit einem Ja zum vorliegenden generellen Projekt gibt der Landrat der einzigen realistischen Variante eine Chance, umgesetzt zu werden. Für alle möglichen Varianten sei geworben worden, doch nur jene mit einem Tunnel und zwei Spuren sei die Richtung, in der mit einer gewissen Aussicht auf Erfolg geplant werden könne. Die Zeit der Meinungsbildung sei längstens abgelaufen. Es gehe nicht zu schnell – im Gegenteil, es gehe zu langsam vorwärts.

Der grüne Bau- und Umweltschutzdirektor wies Kritik und Alternativ-Vorschläge von links und rechts zurück. Es bringe auch nichts, den Nachbarkanton anzugreifen. Die Zusammenarbeit mit Basel-Stadt sei gut. Entlastet werde mit dem Zubringer auch vor allem Basel-West. Man sei in den Verhandlungen mit Basel-Stadt, mit Frankreich und mit der Gemeinde Allschwil erfolgreich gewesen. Alle Partner sind sich einig, dass das Bachgrabenquartier durch Strasse, Tram und Veloweg erschlossen werden muss.

### Grüne kritisieren ihren eigenen Regierungsrat

Kritik gab es im Landrat vor allem von Rebers eigener Partei. Seine Direktion ignoriere die Klimaauswirkungen, wurde Reber von den Grünen vorgeworfen. Es müsse mit der Planung zugewartet werden. Es brauche Beschlüsse des Basler Grossen Rats als Voraussetzung für eine Fortsetzung der Planung. Die Forderung wurde wie auch alle anderen aus den Reihen der Grünen deutlich verworfen.

Auch die neuste Umfrage aus bürgerlichen Kreisen, die der Wirtschaftskammer nahestehen, kam nicht gut an. Sie wollen die Variante «Vierspurig» ausloten. Diese schade dem Projekt, zeigte sich Reber überzeugt. Und sie sei dem Einvernehmen mit Basel-Stadt wenig dienlich. Auch wenn die Zahl der Arbeitsplätze im Bachgraben auf 10'000 anwachse, sei der Zugang über den zweispurigen Zubringer, das



Bauboom im Allschwiler Bachgraben: Dereinst sollen 10'000 Personen im Quartier arbeiten. Das Bild stammt vom Frühling 2021. Foto: Pino Covino

**Landrat**  
Berichterstattung aus dem  
Baselbieter Parlament

### So soll der neue Zubringer aussehen



Grafik: db

Tram und die Langsam-Verkehrsachse gewährleistet.

Das Bachgrabenquartier wird das Silicon Valley des Baselbiets genannt. Setzt sich die Entwicklung des Quartiers fort, könnten dort dereinst 10'000 Personen einen qualifizierten Arbeitsplatz finden. Der Zugang über Quartierstrassen und über die Busverbindung ist hoffnungslos überlastet. Der Baubeginn für den Zubringer ist für 2027 vorgesehen, die Inbetriebnahme für 2030. Der Zubringer muss zuerst erstellt werden, weil die Traminfrastruktur erst gebaut werden kann, wenn der heutige Strassenzugang in Basel-West vom Verkehr befreit ist.

Dass der Zubringer Bachgraben vom Kanton Baselland, die Tramverbindung von Basel-Stadt und der Veloanschluss von der Gemeinde Allschwil geplant und realisiert werden sollen, wurde

im Baselbieter Parlament ebenfalls kritisiert. Deutlich wurde, dass sich die Gegner des Zubringers einen negativen Volksentscheid in Basel-Stadt herbeiwünschen. Zwar wurde offen nur der nicht gleichzeitige Entscheid für das Tram kritisiert. Doch die Kritik am – nach Ansicht der Gegner – aus der Zeit gefallen Strassenprojekt lässt auf eine grundsätzliche Ablehnung der Strassenanbindung schliessen.

### Grüne appellieren an den Grossen Rat

Bestätigt wurde dies gestern durch eine Medienmitteilung der Grünen Basel-Stadt. Diese lancieren eine Petition und fordern, dass Basel-Stadt die dem Nachbarkanton gegebene Absichtserklärung aufhebt und dem Grossen Rat eine referendumsfähige Vorlage vorlegt.

«Wir lehnen im Sinne des Klimaschutzes das Monsterbauprojekt für mehr Autoverkehr ab, egal mit wie vielen Spuren», legt sich der Basler Grünen-Co-Präsident Benjamin Vulpen fest. Ein solches Projekt widerspreche dem kantonalen Umweltschutzgesetz und allen Klimazielen. Zumindest von einem Teil der Baselbieter Grünen dürfte ihm der Applaus sicher sein.

Im Baselbieter Parlament war man sich indes mit grosser Mehrheit einig, dass der Zubringer zu planen sei. In der Schlussabstimmung stimmte der Landrat mit 74 zu 10 Stimmen bei einer Enthaltung dem generellen Projekt, dem Planungskredit von 15,9 Millionen Franken und allfälligen Landkäufen über 2,5 Millionen Franken zu. Die Gegenstimmen kamen grossmehrheitlich von den Grünen, vereinzelte von der SP.



## Die letzten vier Parzellen sind weg

Mit dem Baselink-Areal im Bachgraben wurde das Bürgerspital Basel zum Immobilien-Player. Das hat mit Glück zu tun – aber nicht nur.

Benjamin Wieland

Im August 2020 war es so weit. Das Bürgerspital Basel tilgte das Wörtchen Spital aus seinem Namen. Der Begriff habe für Irritationen gesorgt, teilte das Bürgerspital damals mit. Man besitze gar kein Spital mehr, seit im Jahr zuvor die Rehabilitationsklinik Chrischona zum Felix-Platter-Spital gewechselt habe. Weil man auch häufig mit dem Universitätsspital verwechselt würde, sei es an der Zeit, den Namen zu ändern. Aus dem Bürgerspital Basel wurde schlicht BSB.

Das Bürgerspital ist zwar kein Spital mehr, bietet aber unter anderem Wohnraum für ältere Menschen an und gilt als grösster Arbeitgeber in der Region für Menschen mit Behinderung. Was das BSB, das der Bürgergemeinde Basel gehört, aber auch ist: Ein wichtiger Immobilienplayer. Das Allschwiler Bachgrabenareal ist das bedeutendste wirtschaftliche Entwicklungsgebiet im Kanton Baselland. Die grösste Dynamik findet im Teilareal Baselink statt – dort gehören neun Zehntel der Flächen dem BSB.

Seit gestern sind nun auch die letzten vier der ursprünglich 14 BSB-Parzellen im Baurecht vergeben. Erworben hat sie Senn. Das Ostschweizer Familienunternehmen besitzt bereits sechs andere Parzellen. Zu den Mietern im Baselink gehören unter anderem die Universität Basel, das Schweizerische Tropen- und Public-Health-Institut und der Switzerland Innovation Park Basel Area.

### Auch die neuen Gebäude bauen Herzog & de Meuron

Den Main Campus von Senn, das grösste Gebäude vor Ort, haben Herzog & de Meuron entworfen. Auch die neuen Parzellen würden vom Basler Archi-

«Wir müssen unser Angebot selber finanzieren.»



Rafael Ernst  
Bürgerspital Basel BSB

tektenduo geplant, schreibt Senn auf Anfrage. Der Baustart sei voraussichtlich 2024.

«Das BSB hat ein internes Landverkaufsverbot», sagt Rafael Ernst, BSB-Geschäftsleitungsmitglied und zuständig für die Immobilien. «Das bedeutet, dass wir Areale, wenn wir sie nicht selber nutzen, nicht veräussern, sondern im Baurecht abgeben.» Mitte der 1990er-Jahre habe man erstmals mit dem Gedanken gespielt, die Flächen im Bachgraben besser in Wert zu setzen. Damals standen auf dem Baselink-Areal, ursprünglich Landwirtschaftsland, Freizeitgärten.

Konkrete Pläne liess das Bürgerspital 2011 erarbeiten. 2013 stellte es den von der Burckhardt+Partner AG entwickelten Masterplan vor, zusammen mit der EBM, die ihre Flächen später veräusserte – an die JP Bachgraben AG von Jacques Herzog und Pierre de Meuron.

Baselink ist rund 75000 Quadratmeter gross, was zehn

Fussballfeldern entspricht. Dass das BSB, dessen Wurzeln bis ins Mittelalter zurückgehen, im Baselbiet zum Immobilienriesen wurde, hat mit glücklichen Fügungen zu tun. Es hat sich früh im Bachgraben Parzellen gesichert, das zeigen Pläne von 1895. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es Bestrebungen, im Niemandsland zwischen Basel und Allschwil den Flughafen anzusiedeln – heute liegt das Baselink-Areal in der Anflugschneise des Euro-Airports.

Nach Landabtäuschen mit der Stadt Basel gelangte das Bürgerspital zu weiteren Flächen. Viele Jahre verpachtete es sie an die Stadtgärtnerei Basel, welche die Freizeitgärten verwaltete.

### BSB finanziert mit Zinsen seine Angebote

Mit der neuen Nutzung ergibt sich ein Vielfaches an Einkünften. Laut den Ausschreibungen beträgt der jährliche Baurechtszins zwischen 32 und 36 Franken pro Quadratmeter. Die Baurechtsverträge sind auf 50 Jahre angelegt, mit einer Verlängerungsoption von 30 Jahren. Das BSB gibt seinen Jahresumsatz mit 100 Millionen Franken an. Mit den Erträgen, sagt Rafael Ernst, finanziere man den Leistungsauftrag. «Wir übernehmen soziale Aufgaben für die Allgemeinheit. Da wir unseren Kernauftrag nicht kostendeckend erfüllen können, sind wir auf Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Liegenschaften und Land angewiesen. Das heisst, dass wir unser Angebot selber finanzieren müssen.»

Mit der Abgabe der letzten Parzellen ist man am Ziel angelangt. Trotzdem wird Baselink das BSB weiterhin beschäftigen. So ist ein gemeinsamer durchgängiger Grünraum vorgesehen. «Dessen Umsetzung», sagt Ernst, «ist unsere Aufgabe.»



Alles belegt: Das Baselink-Areal in der oberen Bildhälfte. Bild: E. Meyer



# Zubringer entlastet vor allem Basel-West

**Informationsveranstaltung zum Bachgrabenquartier** Die Verkehrserschliessung hinkt der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung hinterher: Der Zubringer Bachgraben-Allschwil, eine Velovorzugsroute und eine Tramverbindung sollen Entlastung bringen.

**Regula Vogt-Kohler**

Eine neue Strasse? Muss das sein? Regierungsrat Isaac Reber, der nicht nur Bau-, sondern auch Umweltschutzdirektor ist, stellte die Frage, die sich angesichts des Grossprojekts Zubringer Bachgraben-Allschwil (Zuba) aus ökologischem Blickwinkel aufdrängt, gleich selber. Und er beantwortete sie mit einem klaren Ja. Das Fazit der öffentlichen Informationsveranstaltung im gut gefüllten Saal des Allschwiler Schulhauses Gartenhof: Die Strasse ist nicht überflüssig, sondern überfällig.

«Den Zuba braucht es, und es braucht ihn bald», hielt Reber zum Start seiner Präsentation fest. Eigentlich sei man um 10 bis 15 Jahre zu spät dran. In den letzten beiden Jahrzehnten hat sich das Allschwiler Bachgrabengebiet zu einem Forschungs- und Entwicklungsstandort mit internationaler Strahlkraft entwickelt. Mehrere Tausend neue Arbeitsplätze sind entstanden, bis 2040 sollen weitere 6000 dazukommen. Die Verkehrsanbindung hat mit dieser Dynamik nicht Schritt gehalten, die heutigen Zufahrtsachsen sind zu den Hauptverkehrszeiten bereits überlastet. Davon betroffen ist nicht nur Allschwil, sondern auch Basel-West.

## Strasse, Tram und Veloroute

Ein Bündel von Verkehrsmassnahmen soll nun für Abhilfe sorgen. «Es braucht alles», betonte Reber. Vorgesehen sind drei aufeinander abgestimmte Schlüsselprojekte: die Anbindung ans Autobahnnetz durch den Zubringer Bachgraben-Allschwil, eine Tramverbindung durch den Bachgraben und eine Velovorzugsroute zwischen Bachgraben und dem Bahnhof Basel SBB.

Der Zuba ist ein Grossprojekt mit Besonderheiten. Finanzierung und Projektleitung sind Sache des Kantons Basel-Land-



Unmittelbar an der Landesgrenze: Das boomende Allschwiler Bachgrabenquartier. Auf der Strasse erschlossen werden soll das Quartier die Landesgrenze entlang.

schaft, die Strasse führt aber hauptsächlich über französischen und als Tunnel über baselstädtischen Boden. Auf französischer Seite kann der Kanton Basel-Landschaft gemäss einer Absichtserklärung mit den Behörden in Frankreich die bestehende Rue de Bâle nutzen. Gemeinsam strebe man eine Verschiebung der Landesgrenze an, sodass die Strasse künftig auf Schweizer Boden verlaufen würde, führte Reber aus.

Für alle Fälle sieht das Projekt auch eine sogenannte Rückfall-

## Widerstand gegen den Bachgrabentunnel angemeldet haben die Grünen Basel-Stadt.

ebene vor, also einen Plan B, falls es mit der Linienführung über Frankreich nicht klappen sollte. Da diese Variante durch Gewerbegebiet führen würde, wären

beträchtliche zusätzliche Kosten die Folge. Die auf 370 bis 420 Millionen Franken veranschlagten Gesamtkosten gehen zulasten des Kantons Basel-Landschaft. Dieser hat das Projekt beim Agglomerationsprogramm 4. Generation angemeldet und rechnet damit, dass der Bund ein Drittel bis maximal 40 Prozent der Kosten übernehmen wird.

Die direkte Anbindung des Bachgrabengebiets an das übergeordnete Strassennetz durch den Zuba entlaste insbesondere die Baslerstrasse und den Gra-

benring in Allschwil sowie Basel-West, führte Projektleiter Axel Mühlemann aus.

### Reber: «Kein anderer Weg»

Läuft alles nach Plan, spricht ohne Referenden und Weiterzug von Einsprachen, könnte es 2027 mit den Bauarbeiten losgehen und 2030 die neue Strasse in Betrieb genommen werden. Das sei aber ein sehr ambitioniertes Terminprogramm, so Mühlemann.

Widerstand gegen den Bachgrabentunnel angemeldet haben die Grünen Basel-Stadt. Das

könnte zum Stolperstein werden, gab Roland Naef, Präsident der KMU Allschwil Schönenbuch, in der Fragerunde zu bedenken.

«Es bleibt kein anderer Weg», sagte Isaac Reber dazu und wies darauf hin, dass der Zuba die Wohngebiete in Basel-West am stärksten entlasten werde. «Dieses Argument müsste überzeugen.» Und was die CO<sub>2</sub>-Belastung angehe, so werde sich diese Frage in den nächsten 10 bis 15 Jahren entschärfen, wenn immer mehr Fahrzeuge mit Elektroantrieb unterwegs seien.



# Jetzt will das Tropeninstitut zum nationalen Referenzzentrum werden

**127-Millionen-Neubau eröffnet** Das Swiss TPH hat seinen neuen grossen Hauptsitz in Allschwil vorgestellt – und machte in Anwesenheit Hunderter Gäste neue Ambitionen geltend.

Simon Bordier

Ausgerechnet die Helden des Abends haben gestern bei der Eröffnung des Neubaus des Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Instituts (Swiss TPH) die kürzesten Reden gehalten: die Basler Architekten Philipp Kunz und Renato Mösch.

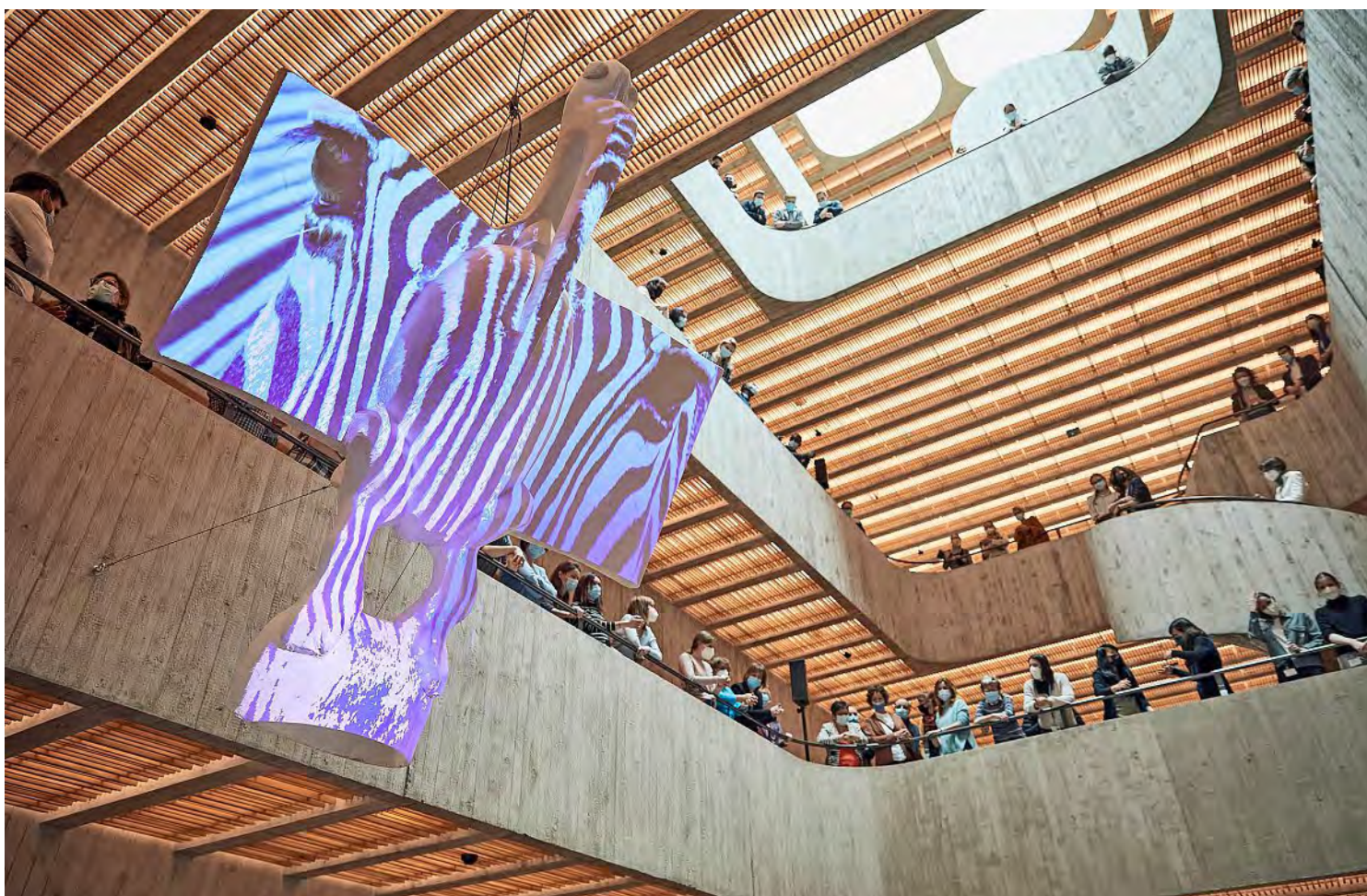
Mit ihren ebenso prägnanten wie bescheidenen Wortbeiträgen bleiben sie aber ihrem architektonischen Stil treu. Jürg Utzinger, Direktor des Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Instituts, hat es in seiner Anmoderation so formuliert: «Die Architekten haben verstanden, was wir brauchen: etwas ganz Schlichtes.»

Herzstück des 127 Millionen teuren Neubaus in Allschwil ist das Atrium. Es erstreckt sich im Erdgeschoss von einer Seite des Gebäudes zur anderen und öffnet in der Mitte den Blick über insgesamt fünf Geschosse bis zur lichtdurchlässigen Decke.

Die Übergänge im Gebäude sind oft fließend. Die 700 Büroarbeitsplätze sind allesamt «open space», das heisst in Grossräumen angelegt. Niemand hat ein Einzelbüro, nicht mal der Direktor. Wer telefonieren oder konzentriert arbeiten muss, kann sich in eine gläserne Box zurückziehen. Davon gibt es mehrere.

Überall ist Sichtbeton, dessen fahles Grau mit hellen Holzlamellen an den Decken kontrastiert. Der Baustoff war mit ein Grund für den portugiesischen Namen des Neubaus, Belo Horizonte («Schöner Horizont»). Diesen kann man als Reverenz an Brasilien und dessen Stahlbeton-Tradition verstehen.

Waren die Büros und Labore bislang an sieben Standorten in Basel verteilt, so ist ein Grossteil der Infrastruktur nun unter einem Dach vereint: die Büros in den oberen beiden Stockwerken, Labore mit 150 Arbeitsplätzen in den unteren. Der Stadt Basel bleibt das reisemedizinische Zentrum des Tropeninstituts in der Villa Zur Föhre an der Socinstrasse erhalten.



Diese Vogelskulptur im Atrium des Swiss TPH ist von Senufo-Schnitzfiguren der Côte d'Ivoire inspiriert. Foto: Lucia Hunziker

Besonders stolz ist man im Belo Horizonte auf ein Labor der zweithöchsten Sicherheitsstufe BSL3. Ein solches Labor hatte das Swiss TPH zwar schon bisher, aber es war nicht so gross und nicht so gut ausgestattet.

Im Keller des Neubaus befindet sich in den Worten Utzingers die «Schatzkammer» des Swiss TPH: biologische Proben von rund 10'000 Testpersonen aus der Region Basel, die über einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren gesammelt wurden. Die Urin-, Blut- und Stuhlproben werden bei etwa minus 80 Grad Celsius gelagert.

Das Swiss TPH will seinen Ruf nicht nur verteidigen, sondern im Belo Horizonte ausbauen. Jürg Utzinger verweist auf Länder wie Deutschland, wo das Robert-Koch-Institut als natio-

nales Referenzzentrum dient. Ein solches Referenzzentrum hat die Schweiz nicht – dabei sei das Swiss TPH, das jährlich Dutzende Epidemiologen ausbilde, dafür prädestiniert, findet der Direktor.

## Auf Krisen «besser vorbereitet sein»

Schützenhilfe erhielt Utzinger durch den Basler Regierungsrat Conradin Cramer: In der Covid-Pandemie habe sich gezeigt, wie wichtig und umfassend Public Health (Massnahmen der öffentlichen Gesundheit) sein könne, erklärte er in seiner Eröffnungsrede. Man müsse künftig auf Krisen «besservorbereitet sein» und «im Ernstfall schneller reagieren». Daher teile er die Idee des Swiss TPH als nationales Referenzzentrum, sagte Cramer.

Die aus Bern angereiste Staatssekretärin für Bildung, Forschung und Innovation, Martina Hirayama, ging auf die Idee nicht ein. Sie sparte aber nicht mit Lob für das Swiss TPH als eines der «international führenden Public-Health-Institute weltweit». Dessen Bedeutung habe sich nicht zuletzt in der Covid-Krise gezeigt. Die Basler Ständerätin Eva Herzog, die sich schon länger für eine Aufwertung des Swiss TPH als Referenzzentrum einsetzt, dürfte die Worte im Publikum genau zur Kenntnis genommen haben.

Als vorbildlich beschrieb die Staatssekretärin zudem die Brücken, die das fast 80-jährige Tropeninstitut zwischen verschiedenen Disziplinen, zwischen Lehre und Forschung sowie zu Partnerinstitutionen weltweit

schlage. Die Architektur des Belo Horizonte scheint genau diesen Aspekt aufzugreifen und zu fördern. Zudem sind im Neubau fast überall Senufo-Vogel-Skulpturen anzutreffen – Souvenirs aus der Côte d'Ivoire, mit der das Swiss TPH seit Jahrzehnten enge Kontakte unterhält.

Der Bau wurde mit Eigenmitteln des Tropeninstituts, durch die R.-Geigy-Stiftung, vom Bund und von den beiden Trägerkantonen Baselland und Basel-Stadt finanziert. Die Baselbieter Regierungsrätin Monica Gschwind lobte die bikantonale Trägerschaft und hob die Bedeutung des neuen Swiss-TPH-Standorts im boomenden Allschwiler Bachgraben-Areal hervor – einem der «bedeutendsten Lifesciences-Cluster weltweit», so die Worte Gschwinds.



# Baselbieter Kampfansage an Bund

Nach der Absage an den Zubringer Bachgraben soll die Region zusammenstehen. Das wurde im Landrat deutlich.

**Dimitri Hofer**

Es war eine Hiobsbotschaft aus Bern für die Region Basel: Eine bessere Erschliessung des boomenden Bachgraben-Areals in Allschwil hat für den Bund keine Priorität. Mehrere Verkehrsprojekte, darunter der Zubringer Bachgraben-Allschwil (Zuba), sollen nicht unterstützt werden. Im Baselbiet stösst dies auf grosses Unverständnis. Im Landrat versprach Baudirektor Isaac Reber (Grüne) gestern, dass sich die Region Nordwestschweiz geschlossen beim Bund für das Projekt einsetzen werde.

Seit vergangenem Freitag läuft die Vernehmlassung für Bundesgelder für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation, die bis September dauert. Der Bund schlägt vor, re-

**345**  
Millionen Franken kostet  
der Zubringer Bachgraben  
insgesamt.

gionale Agglomerationsprogramme mit insgesamt 1,3 Milliarden Franken mitzufinanzieren. Bei den Projekten des Agglomerationsprogramms Basel fehlt dabei unter anderem der Zuba, welcher rund 345 Millionen Franken kostet. Aber auch das Tram Bachgraben steht auf der Prioritätenliste des Bundes weit hinten.

Nicht nur beim Allschwiler Gemeinderat und der IG «Umfahrungsstrasse Allschwil – stadtnahe Tangente» sorgen die Pläne des Bundesamts für

Raumentwicklung für Empörung. Wie sich gestern im Landrat zeigte, ist auch bei Parlamentsmitgliedern und beim zuständigen Regierungsrat Isaac Reber das Unverständnis riesig.

## Die Ferien der Beamten seien nun gestrichen

Dass das Thema bewegt, verdeutlichte die lange Diskussion. Fast eineinhalb Stunden beschäftigten sich die Landrätinnen und Landräte mit der als dringlich erklärten Interpellation von Martin Dätwyler, FDP-Landrat und Direktor der Handelskammer beider Basel, zum Zuba. Scherzhaft meinte der Interpellant: «Die Ferien der zuständigen Beamten im Kanton Baselland sind gestrichen.» Mit dem flapsigen Spruch wollte er verdeutlichen, dass die Angele-

genheit wichtig ist und die Zeit drängt. Dätwyler sprach dem Regierungsrat, der vollständig im Landratssaal anwesend war, ins Gewissen: «Die Regierung muss ganz klar Druck aufsetzen. Das dürfen wir uns nicht gefallen lassen.»

In einem ersten Schritt hat der Kanton Baselland nun vor, sich in die Vernehmlassung einzubringen. Dies soll zusammen mit den übrigen Kantonen der Nordwestschweiz sowie mit Frankreich und Deutschland geschehen, erklärte Baudirektor Isaac Reber. «Wir können darauf zählen, dass die Region geschlossen hinter dem Projekt steht.» Ziel sei es, eine gemeinsame Stellungnahme zur Vernehmlassung zu formulieren. Gleichzeitig sei es angebracht, den Mitgliedern des Bundespar-

laments die Bedeutung der Projekte für die Region Basel zu erläutern. Sie werden später über die Bundesgelder befinden.

Bis ein abschliessender Entscheid vorliegt, wird sich auf dem Bachgraben-Areal in Allschwil wohl noch die eine oder andere Firma ansiedeln. Dass deren Mitarbeitende bald von einer besseren Erschliessung profitieren, glaubt Grünen-Landrat Klaus Kirchmayr jedoch nicht. «Die Verantwortlichen beim Bundesamt für Raumentwicklung haben ihre Gründe, weshalb sie die Projekte für nicht unterstützungswürdig halten. Die Chancen sind klein», sagte er. Davon liess sich der Allschwiler CVP-Landrat Felix Keller nicht entmutigen. Für ihn ist klar: «Wir bauen den Zuba – mit oder ohne Bern.»



# Herzog & de Meuron in neuem Betätigungsfeld

**Stararchitekten erstmals auch Bauherren** Im Alba-Haus im Allschwiler Bachgraben sollen Forscher und Start-ups neue Ideen entwickeln, um die Region Basel als Standort für Zukunftstechnologien aufzuwerten.

**Kurt Tschan**

Raymond Cron ist als früherer Chef des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und Vertreter der Bauwirtschaft nicht unbedingt als Dirigent bekannt. Wenn er als Präsident des Beirates von iCity aber erklärt, was die Schweizer Tochter von Vebego, einem Anbieter von Immobilien- und Facility-Management-Leistungen, will, dann greift er schon mal zum Taktstock.

Bei iCity gehe es um Orchestrierung, sagt er, und damit um die kontinuierliche Optimierung und Verbesserung der Interaktionen innerhalb von Innovationsökosystemen. Kooperation, proaktives Management, flexible Plattformen, aktive Beziehungsgestaltung nach innen und ausen könnten so den Output und die Wertschöpfung der Akteure in einem Ökosystem steigern.

Dass diese Interaktion nicht selten bei der Kaffeemaschine beginnt, sei ein offenes Geheimnis, sagt Cron, der als CEO von Switzerland Innovation, der nationalen Trägerorganisation des Schweizer Innovationspark, sowie als Vizepräsident des Euro-Airport und Präsident des Claraspitals bereits gewichtige Mandate innehat.

## Wie auf einem Marktplatz

Sein neuestes Baby ist eng mit einer Premiere verbunden. Mit ihrem 40 Meter hohen Haus im Allschwiler Bachgraben schreiben Herzog & de Meuron Firmengeschichte. Beim Alba-Haus, dem Herzstück des Campus BaseLink, waren sie nicht nur Architekten, sondern auch Bauherren. Das Haus ist so konzipiert, dass räumliche Voraussetzungen für die Orchestrierung geschaffen werden, beispielsweise mit einer grossen Lobby, die wie ein Marktplatz funktioniert, auf dem sich die Menschen begegnen und sich austauschen. «Im Fokus von iCity, die das betriebliche Konzept umsetzt, stehen nicht nur Mieter als Kunden», sagt Cron. Im Vordergrund stünden nämlich die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach Inspiration, Selbstverwirklichung, Netzwerken und einer gesunden Work-Life-Balance.

Um ein solches Ökosystem zu beleben, benötige es aber eine



Ein neues Zentrum für Unternehmertum und Innovation: Das Alba-Haus von Herzog & de Meuron auf dem Allschwiler Areal BaseLink. Foto: iCity

## Mit dem 40 Meter hohen Haus schreiben Herzog & de Meuron Firmengeschichte.

Initialzündung. Da die Innovationsleistung am Schluss höher sei, lohne sich der zusätzliche Aufwand, ist er überzeugt.

Welche Firmen würden nun gut in das Alba-Haus passen? Der Impfstoffhersteller Moderna wäre ideal, sagt Cron. Aber auch der Schweizer Anbieter von Telemedizin, Medgate, wäre ein Wunschkandidat. Ja selbst Projektteams von Google aus dem Bereich Health Tech würden seines Erachtens gut in den Herzog & de Meuron-Bau passen. Beispiele in der Westschweiz zeigten, dass Konzerne wie Nestlé selbst dann Entwicklungsteams in ein ideales Innovationsumfeld auslagern würden, wenn der

Konzernsitz nur wenige Kilometer entfernt liege.

Basel ist gemäss Cron zwar ein unbestrittener Pharma- und Life-Sciences-Cluster. «Jetzt geht es aber darum, diesen durch andere zukunftsweisende Bereiche zu erweitern.» Konkret erwähnt Cron Medtech, Health Tech und Digital Tech. Von Vorteil sei, dass mit dem Department of Biomedical Engineering der Uni Basel bereits ein wichtiger Forschungsplayer vor Ort präsent sei. Hinzu kämen Unternehmen wie Idorsia und Johnson & Johnson.

iCity wird nicht nur die 14'000 m<sup>2</sup> Fläche im Alba-Haus zu Leben erwecken. Im Reinacher Kägen sollen an einem zwei-

ten Standort 10'000 m<sup>2</sup> mit vergleichbaren Nutzungskonzepten beworben werden. Anders als in Allschwil werden in Reinach auch Labore auf einer Fläche von 3000 m<sup>2</sup> angeboten.

## 10'000 neue Arbeitsplätze

Anders als gängige Businessparks in und um Basel wird iCity nicht von der öffentlichen Hand unterstützt. «Es handelt sich um eine private Initiative. Diese muss auch betriebswirtschaftlich funktionieren», sagt Cron. Im Bachgraben soll das Alba-Haus 2023 in Betrieb gehen. Nach Fertigstellung des Rohbaus laufen aktuell die Innenausbauarbeiten. Auf dem BaseLink-Areal in All-

schwil sollen dereinst 10'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Bereits vor Ort installiert hat sich etwa das Swiss TPH, aber auch der Switzerland Innovation Park Basel Area.

Wohin die Reise gehen könnte, veranschaulicht das Beispiel von Vebego selbst. Der Mutterkonzern von iCity managt seit vielen Jahren den Hightech Campus in Eindhoven. «Dieser ist sehr ähnlich ausgerichtet und etwa gleich gross wie das BaseLink-Areal in Allschwil», so Cron. Dort seien heute über 12'000 Personen auf rund 300'000 m<sup>2</sup> tätig. «Diese grosse Erfahrung soll im Rahmen von iCity auch in Basel genutzt werden», sagt er.



## Video- und Audiobeiträge



### «IBA-Projekt Parc des Carrières»

(IBA Basel, 2016, 4:20 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/6d39b012-22e5-406d-b060-505f04b2cf1d/media=c6f15be7-feec-4cf-d-8813-4e6d83400be6>



### «Stand beim Industriegebiet Bachgraben»

(Telebasel News, 10.05.2021, 1:58 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/6d39b012-22e5-406d-b060-505f04b2cf1d/media=636e25b0-4334-44d7-bcc7-d5e4a62c6a0b>



### «Neubau des Swiss TPH in Allschwil eingeweiht»

(Telebasel News, 02.04.2022, 2:09 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/6d39b012-22e5-406d-b060-505f04b2cf1d/media=9ccda02c-0f8e-4011-83ec-846a874a5c73>



### «Grundsatzdebatte im Baselbieter Landrat zum Zubringer Bachgraben»

(Radio SRF, Regionaljournal BS/BL, 16.06.2022, 4:15 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/6d39b012-22e5-406d-b060-505f04b2cf1d/media=6c7eae82-4ca4-4ae3-bf2c-b2fdd404eaf7>



### «Bachgraben-Zubringer beschäftigt Landrat»

(Telebasel News, 16.06.2022, 2:09 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/6d39b012-22e5-406d-b060-505f04b2cf1d/media=98ea238f-6456-40f2-a963-ed40fe2e4038>



### «Alba-Haus auf Mietersuche»

(Telebasel News, 21.06.2022, 2:43 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/6d39b012-22e5-406d-b060-505f04b2cf1d/media=eb3bab38-cf32-49fd-be53-f9e89e18e692>

## **Impressum**

Basler Stadtbuch, Dossier 2022:  
Turbo in Allschwil: das Bachgraben-Areal

Redaktion: Christoph Merian Stiftung, Abteilung Kultur  
Redaktionsschluss: Juni 2022  
Lektorat und Korrektorat: Dr. Rosmarie Anzenberger  
© 2022 Leitartikel (S. 2–6): Stefan Schuppli  
© 2022 Abbildungen: siehe Bildlegenden  
[www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch)

## **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://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 Ausdrücke 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 [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein kostenloser Service public der Christoph Merian Stiftung.  
[www.cms-basel.ch](http://www.cms-basel.ch)  
[www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch)