



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

**Städtebau & Architektur**

Im Auftrag von



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

Filiale Zofingen

## Testplanung Zielbilder Dreirosen

### Synthesebericht

zum Fachdialogverfahren

Schlussfassung 15.7.2023



# Inhalt

<b>0.</b>	<b>Management Summary</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>6</b>
2.1	Verfahren Testplanung Dreirosen – Zielsetzung	6
2.2	Projekt Rheintunnel	6
2.3	Grün- und Freiraum Klybeck – Matthäus	7
2.4	Freiraum Dreirosen	7
<b>3.</b>	<b>Organisation und Beteiligte</b>	<b>9</b>
3.1	Auftrag	9
3.2	Begleitgremium	9
3.3	Verfahrensleitung, Programm und Betreuung Teams	11
3.4	Bearbeitende Teams	11
3.5	Ablauf und Termine	11
3.6	Zum Perimeter Testplanung	12
<b>4.</b>	<b>Zur Diskussion der Teamarbeiten</b>	<b>13</b>
4.1	Baustelle und Bauzeit	13
4.2	Dreirosenanlage während und nach dem Bau Rheintunnel	15
4.3	Vorschlag Neubauten Klybeckstrasse	17
4.4	Öffnung Werkareal Klybeck	17
4.5	Freizeithalle Dreirosen	19
4.6	Vernetzung Velo- und Fussverkehr	20
4.7	Rheinufer	21
4.8	Rheinuferzone / Wasser	23
4.9	Grün- und Freiraum	24
4.10	Sozialraum und Baustellen	25
4.11	Zukunft Trinationale S-Bahn	25
<b>5.</b>	<b>Würdigung der Teams</b>	<b>26</b>
5.1	Team bbz / SNK / Dudler	26
5.2	Team META / SAGA / B&H	29
5.3	Team LAND / ASTOC	32
<b>6.</b>	<b>Perspektiven einer integralen Stadtentwicklung</b>	<b>35</b>
6.1	Die Planungspartner	35
6.2	Dreirosen, räumliche und zeitliche Abhängigkeiten	36
<b>7.</b>	<b>Folgeprozess - Empfehlungen zur Umsetzung</b>	<b>39</b>
7.1	Handlungs- und Umsetzungsagenda	39
7.2	Teilprojekte	39
7.3	Zeitschritte, chronologische Abstimmung	39
7.4	Teilprojekte Stadtentwicklung Basel Nord und Rheinhafen	41
7.5	Teilprojekte der Periode vor dem Bau Rheintunnel, 2023 – 2030	43
7.6	Teilprojekte während der Bauzeit Rheintunnel 2030 - 2040	49
7.7	Stadttraumgestaltung nach Inbetriebnahme Rheintunnel ab 2040	52

<b>8. Fazit - Grundsätzliche Erwägungen und Erkenntnisse</b>	<b>53</b>
8.1 Terminkoordination mit allen Akteuren	53
8.2 Bezug zu den Planungsinstrumenten des Kantons	53
8.3 Planungs- und Projektorganisation	54
8.4 Gruppierung von möglichen Vertiefungsarbeiten	56
8.5 Urheberrecht, Weiterverwendung und Publikation	57
8.6 Genehmigung und Freigabe	57

*Städte sind das Fehlen von Raum zwischen den Menschen und Unternehmen. Sie sind Nachbarschaft, Dichte, Geschlossenheit. Sie ermöglichen uns zusammen zu arbeiten und zu spielen und ihr Erfolg hängt von der Forderung der räumlichen Verbindung ab.*

*The Triumph of the City, Edward Glaeser*

## **Impressum**

Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, BVD, S&A  
Reto Pedrocchi, S&A, Leiter Basel Nord  
Karin Oser, S&A Projektleiterin bis 22.1.2022  
Katharina Lemmen, S&A Projektleiterin ab 22.1.2022  
Benjamin Krüger, S&A Projektleiter, ab August 2022  
ATELIER 231 (vormals Feddersen & Klostermann), Rainer Klostermann, Zuzana Ondruskova

Im Auftrag von  
ASTRA, Filiale Zofingen, Götz Schackenberg, Gesamtprojektleiter Rheintunnel

Copyright Fotos und Darstellungen  
sofern keine spezifischen Angaben: Rainer Klostermann

## **Nomenklatur**

In den Teamarbeiten und den Entwurfsdiskussionen werden sinngebende Bezeichnungen für Stadträume verwendet. Alle Namen oder Raumbezeichnungen im Bericht, die nicht der offiziellen Namensgebungen entsprechen, sind in Anführungszeichen gesetzt.

## 0. Management Summary

Die Testplanung Zielbilder Dreirosen ist initiiert durch die im Projekt Rheintunnel geplante Baustelle und den zugehörigen Installationsplatz im Bereich der Dreirosenanlage. Hier wird die ostwärts führende Spur der Ausfahrt aus der Dreirosenbrücke mittels einer gedeckten Rampe an den neuen Rheintunnel angeschlossen. Das muss mit einer offenen Baustelle erstellt werden. Die Röhre des Rheintunnels wird parallel zum heutigen Horburgtunnel Richtung Badischer Bahnhof untertags gebaut. Das fertige Anschlussbauwerk Dreirosenbrücke - Rheintunnel ist nach Fertigstellung völlig eingehaust.

Baustelle und Anschlussbauwerk verändern die Nordseite an der heutigen Brücke im Widerlagerbereich und in der Dreirosenanlage. Die Baustelleninstallation des Tunnels und des Anschlussbauwerkes zur Brücke werden die heutige Dreirosenanlage zu einem grossen Teil und über einen längeren Zeitraum als Baustelle beanspruchen.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Dreirosenanlage entwickelt sich das grosse Klybeck Werkareal (ehemals Novartis und BASF) in den kommenden Jahren gemäss eigenem Städtebaulichen Leitbild klybeckplus. Das Rheinufer wird sich flussabwärts Richtung Hafen verändern, öffentlicher und zugänglicher werden. In Zukunft soll eine S-Bahn-Haltestelle im Untergrund erstellt werden. Das muss schon heute stadträumlich vorbereitet werden. Ein Hauptfokus der Testplanung ist die frei- und grünräumliche Struktur im vorgeschlagenen Perimeter, indem Potentiale für einen mit Grünraum chronisch unterversorgten Stadtteil aufgezeigt werden sollen. Frei- und Grünraum steht immer im Kontext zur sozialräumlichen und baulichen Entwicklung der Quartiere. Gesucht sind Lösungsansätze für den ganzen Zeitraum vor, während und nach einer langen Bauzeit des Rheintunnels. Die mögliche Baustelle ist Teil einer ganzen Stadtteilentwicklung.

Drei interdisziplinäre Teams studierten Potentiale im Stadtraum mit Fokus auf die kurz-, mittel- und langfristige Sicht. Sie lieferten Ideen und entwarfen mögliche Zielbilder. Es gibt viele deckungsähnliche Aussagen, Inspirationen und eine reiche Auswertung von möglichen Projektelementen für zukünftige Gestaltungen und Nutzungen.

Haupterkenntnisse der Testplanung sind die Aussagen, dass viele Ideen und Massnahmen schon bald, also vor einer Bauzeit Rheintunnel umgesetzt werden können und dass gleichzeitig lokal und grossräumig gedacht werden muss. Selbst der Perimeter der Testplanung war noch etwas zu eng gesetzt. Viele heutige Defizite z.B. in der Freiraumversorgung oder bei Nutzungskonflikten liessen sich in einem etwas grösseren Betrachtungsraum noch besser bewältigen. Das könnte mithelfen, Einschränkungen während der Bauzeit besser zu kompensieren. Dies bedingt allerdings eine gemeinsame und koordinierte Vorgehensweise.

Die Synthese der Testplanung bildet die Potentiale in einer Serie von Teilprojekten ab, die, wenn sie von den Planungspartnern im Austausch und gemeinsam vorangetrieben werden, zu entscheidenden Mehrwerten führen können. Der Kanton Basel-Stadt mit seinen Dienst- und Fachstellen, das Bundesamt für Strassen ASTRA, die Quartierorganisationen, die Schweizerischen Rheinhäfen / Port of Switzerland und die Eigentümer des Werkareals Klybeck sind zum gemeinsamen Handeln aufgefordert. Ein entsprechender Folgeprozess ist bereits in Form eines «Ver-Handlungs-Raumes» angestossen.

# 1. Vorwort

Der vorliegende Synthesebericht fasst die Diskussionen und Erwägungen rund um die drei Teamarbeiten zusammen. Er nimmt keine Entscheidungen vorweg, sondern will mit Empfehlungen den Weg zu gemeinsamen Mehrwerten weisen. Die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen sind Grundlage und Leitfaden für die nachfolgenden Handlungsschritte. Insbesondere sind sie auch Grundlage für das im Bericht vorgeschlagene interaktive Verhandlungsgefäss zum weiteren Vorgehen der Akteure im Perimeter. Es gibt Lösungswege, die bei guter Koordination noch besser werden.

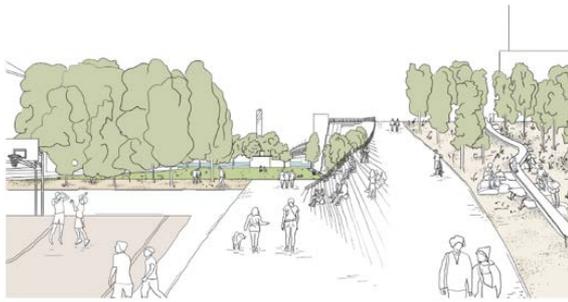
Basel entwickelt sich stadträumlich in verschiedenen Schwerpunkten. Es handelt sich dabei um ein geplantes und angenommenes Wachstum, aber auch um eine Umstrukturierung in der urbanen Formung des Lebensraumes. Die Stadt passt sich der sozialen Entwicklung an, stellt sich den bestehenden neuen Mobilitätsformen, will und muss sich nachhaltig und klimafreundlich entwickeln. Die Entwicklung ist grenzüberschreitend gedacht und will damit das Umland einbeziehen. Die Zeit spielt eine wichtige Rolle. Die Stadtplanung will den Optionen und Chancen Raum geben und auch auf Ungewissheiten vorbereitet sein.

Räumlich erweitert sich der Stadtkörper östlich des Rheins mit dem ehemaligen Werkaareal Klybeck. Er verdichtet sich nach innen. Dies verlangt ein umsichtiges Aufnehmen von baulichen und auch sozialräumlichen Kriterien und einer ausgewogenen nachhaltigen Entwicklung des Freiraumes. Das muss sich auch auf die Entwicklung und Gestaltung von Infrastrukturen beziehen. Diese sind Teil des städtebaulichen Denkens und müssen mit entsprechender Qualität bearbeitet werden. Die Testplanung Dreirosen will diese geforderte Qualität untersuchen und entwerfen. Infrastrukturentwicklung betrifft damit auch unmittelbar stadträumliche, soziokulturelle und ökologische Ansprüche.

Die Bearbeitung der stadträumlichen Entwicklung erfolgt immer interdisziplinär. So sollen die Zielbilder im Perimeter Dreirosen mit vereintem Fachwissen weiterbearbeitet werden. Es geht in dieser Testplanung um die Qualitätssuche für Massnahmen während einer längeren Bauzeit mitten im vielfältig beanspruchten Stadtraum und um das Zusammenspiel von provisorischen und dauerhaften Lösungen.

Der Synthesebericht bettet sich in ein weiterreichendes Gesamtbild rund um die Grossinfrastruktur-Projekte im Raum Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Agglo Basel ein. Bezogen auf den Kontext Dreirosen ist die Synthese selbstständig zu lesen und fokussiert vor allem auf die Akteure und deren Zusammenarbeit im Raum Dreirosen – Klybeck – Matthäus und Rheinufer. Die Thematik Dreirosen steht aber auch als Beispiel für die Koordination von lokalen und überregionalen Anliegen und das Kümmern um den urbanen Lebensraum.

Die Testplanung ist ein Verfahren, das verschiedene Ideen ermittelt und diese projektähnlich bearbeitet, um sie im Kontext zu testen. Es leiten sich daraus aber keine projektierten Lösungen ab, sondern eher Lösungswege. Aus der Ideensammlung und der Diskussion in den Gremien und mit den Teams gehen Erkenntnisse und Handlungsansätze hervor. Diese müssen in einem Folgeprozess vertieft werden. Im Gegensatz zu Wettbewerben und Studienaufträgen steht nicht ein gewähltes Projekt, sondern der Erkenntnisgewinn im Vordergrund. Ideen werden gewürdigt, zur Weiterbearbeitung empfohlen oder qualifiziert verworfen.



Testplanung Zielbilder Dreirosenanlage  
Abschlussworkshop  
17.12.2021



TESTPLANUNG DREIROSEN



Testplanung Dreirosenanlage

META Landschaftsarchitektur  
SAGA Salomé Gutscher Architektur  
Basler Hofmann

Die Titelbilder der drei Teamarbeiten zeigen typische und doch sehr unterschiedliche Blickwinkel für den Stadtraum Dreirosen:

oben links: Eine neue Topographie Dreirosenanlage Team bbz/SNK/Dudler

oben rechts: Grünraum an der Schule Team LAND/ASTOC

links: Brückenunterraum am Rhein Team META/SAGA/B&H

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Verfahren Testplanung Dreirosen – Zielsetzung

Für die räumliche und funktionale Gestaltung der Dreirosenanlage und dessen Umfeld sollen für die Bauzeit und für die Zeit nach einer Inbetriebnahme des neuen Rheintunnels Lösungsansätze geprüft werden. Die Testplanung betrachtet also nicht nur das Ingenieurbauwerk Rheintunnel, sondern auch die Stadtraumentwicklung im Umfeld, am Rheinufer, in den angrenzenden Quartieren Matthäus und Klybeck. Mit der Arealentwicklung klybeckplus ([www.klybeckplus.ch](http://www.klybeckplus.ch)) wollen die neuen Eigentümerschaften das ehemalige Werkareal Klybeck öffnen. Mit bis zu 8'500 neuen Bewohnenden und bis zu 7'500 Arbeitsplätzen wird hier in den nächsten 10 - 30 Jahren ein neues Quartier entstehen. Ein wichtiges Augenmerk verdient die Rheinuferpromenade, eine Schnitt- und Berührungsstelle zwischen Stadt- und Quartierleben. Ebenso soll die Zukunft Trinationale S-Bahn Basel ([www.trireno.org](http://www.trireno.org)) einbezogen werden. Die geplante Baustelle Rheintunnel Dreirosen mit den zugehörigen Installationsflächen erhöht den Druck auf die ohnehin knappen freiräumlichen Ressourcen in Kleinbasel. Die mehrjährige Bauzeit am Rheintunnel und die neue Situation nach einer Inbetriebnahme soll nicht nur als Störung inmitten der Stadt erscheinen, sondern auch als impulsgebende Chance genutzt werden. Das wird allerdings nur gelingen, wenn die Bauzeit mit stadt- und sozialräumlichen Themen koordiniert wird, wenn die Planungspartner im gesamten Umfeld mitwirken und die Potentiale in gegenseitiger Abstimmung zu Mehrwerten geformt werden. Provisorien, Zwischennutzungen, Raum für Kultur und Freizeit, ökologische Massnahmen sollen über das gängige Pflichtprogramm hinaus bearbeitet werden. Die Testplanungssynthese steht für den Beginn einer integralen Umsetzungs- und Verhandlungsstrategie. Mit den Zielbildern werden umsetzbare Massnahmen für kurz- und langfristige Situationen beschrieben, die während der langjährigen Bauzeit des Rheintunnels und für die Zeit danach sozial-, stadt- und freiräumlich gute Lösungen bieten. Dabei sollen alle Kriterien für die nachhaltige Stadtentwicklung gelten. Mit der Testplanung wurde ein Dialog und eine Fachdiskussion mit den entwerfenden Teams und dem Begleitgremium geführt. Raum, Zeit, Funktion, Nutzung und Kosten standen bei Erwägungen im Gleichgewicht. Ziel war ein maximaler Erkenntnisgewinn, kein Konkurrenzdenken. Die Auseinandersetzung mit wünschbaren Ideen und deren Prüfung aufs Mach- bzw. Umsetzbare ergibt Empfehlungen zuhanden der Weiterbearbeitung.

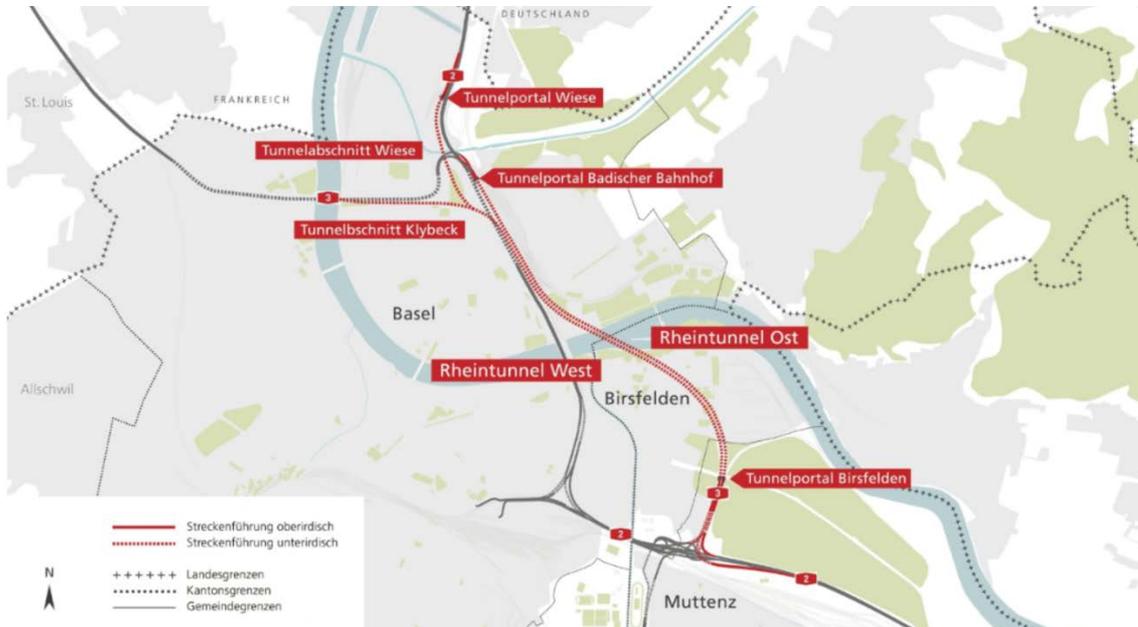
### 2.2 Projekt Rheintunnel

Der Rheintunnel umfasst ein Spurerweiterungsprogramm zur Osttangente mit je zwei Fahrbahnen von und nach Deutschland und Frankreich. Die eine Fahrspur von Frankreich herkommend schliesst im Bereich der heutigen Ausfahrtsrampe im Widerlager Ost der Dreirosenbrücke an. Das Projekt Rheintunnel ist daher Auslöser für die Baustelle und die Umbauten an der Dreirosenbrücke im Bereich der Dreirosenanlage.

Das Generelle Projekt wurde am 11. November 2020 vom Bundesrat genehmigt. Im Rahmen der Planungsarbeiten zum Ausführungsprojekt sollen die möglichen Zielbilder für die Dreirosenanlage und deren Nachbarschaften nachhaltig bedacht und entworfen werden.

Der Rheintunnel ist das Nachfolgeprojekt zur Strukturweiterung der Osttangente. Dieses wurde auf ein reines Erhaltungsprojekt reduziert. Damals hatte das ASTRA versucht, die angenommene Verkehrsentwicklung und die fehlende Redundanz mit einer Erweiterung der Fahrbahnen auf der überlasteten Achse der stadtquerenden Autobahn selbst zu lösen. Das Projekt belastete den Stadtraum zu stark und wurde verworfen.

Die Projektelemente zum Tunnelanschluss an die Dreirosenbrücke sind fixe Vorgaben für die Testplanung. Sowohl die Bauphasen als auch das Ingenieurprojekt sind mit Stand Auflageprojektierung so weit dokumentiert, dass sie den bearbeitenden Teams als verbindliche Grundlage für die stadträumliche Gestaltung dienen.



*Schematische Darstellung des Gesamtsystems Osttangente Basel mit dem Projekt Rheintunnel*

### 2.3 Grün- und Freiraum Klybeck – Matthäus

Die Wohn- und Industriequartiere haben starke Identitäten. Sie sind in den Wohnbereichen von einer ausserordentlichen sozialräumlichen Dichte geprägt. Das Werkareal Klybeck, das sich öffnen will, wird den Gesamtkontext verändern. Mit Sorgfalt begleitet wird es eine grosse Chance für den Stadtteil sein. Die Grün- und Freiraumversorgung ist heute im Vergleich anerkannter weise ungenügend. Das mag eine Frage der Flächenbilanz sein, soll aber auch qualitativ den Erkenntnissen und Ansprüchen Sozialraum, Klima und Ökologie genügen.

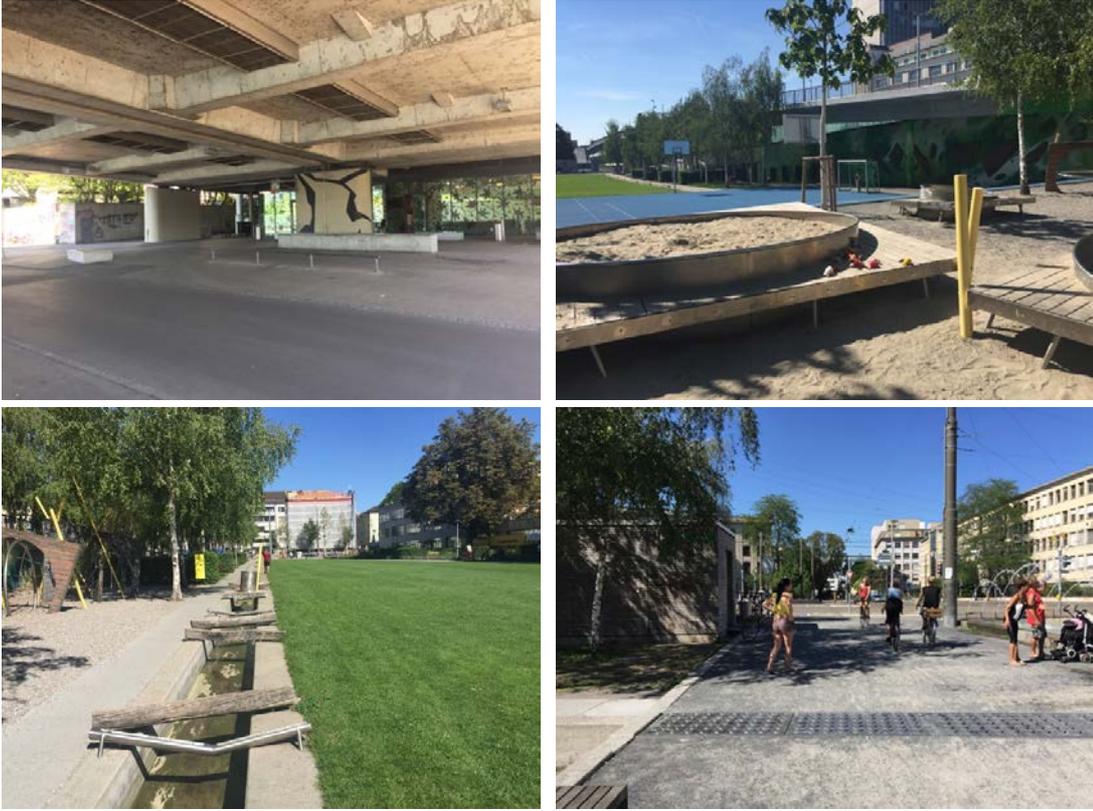
### 2.4 Freiraum Dreirosen

Die Dreirosenanlage ist in ihrer heutigen Gestalt ein noch junger Freiraum, der intensiv und vielfältig genutzt wird. Die Anlage, deren Ursprung als öffentliche Grünanlage auf 1934 zurückreicht, wurde anlässlich der Planung und Umsetzung der Nordtangente neu entworfen und 2005/06 in Betrieb genommen.

Es ist eine Anlage mit sehr unterschiedlichen Nutzergruppen und einer wichtigen Scharnierfunktion, sozialräumlich aber auch bezüglich Grünraumversorgung in Kleinbasel. In bestimmten Sinn ist die Dreirosenanlage «Kult». Die Anlage wurde 2005 / 2006 in der heutigen Form eingeweiht. Sie bettet sich ein in eine städtebauliche Gesamtentwicklung und ist zentraler Bearbeitungsteil dieser Testplanung.

Die Anlage ist eng verknüpft mit dem Wirken der Freizeithalle Dreirosen im Widerlager der Dreirosenbrücke, deren Funktion und Programm für Kinder und Jugendliche sowie mit der sich dort befindlichen Restauration. Sie ist auch Teil eines grösseren stadträumlichen Kontextes am Rheinufer von Kleinbasel.

Wichtige Infos zur heutigen Dreirosenanlage unter:  
<https://www.stadtgaertnerei.bs.ch/stadtgruen/park-gruenanlagen/dreirosenanlage.html>



*Sommerliche Eindrücke aus der Dreirosenanlage und unter der Dreirosenbrücke 2022*

## 3. Organisation und Beteiligte

### 3.1 Auftrag

Auftraggeber zur Testplanung ist der Kanton Basel-Stadt im Auftrag des Bundesamtes für Strassen, ASTRA. Die Federführung obliegt der Dienststelle Städtebau & Architektur beim Bau- und Verkehrsdepartement BVD.

BVD und ASTRA haben die partnerschaftliche Zusammenarbeit und die Finanzierung in einem Rahmenvertrag geregelt.

### 3.2 Begleitgremium

Das Begleitgremium besteht aus den Vertreterinnen und Vertretern des Kantons Basel-Stadt, dessen Dienst- und Fachstellen, Vertreterinnen und Vertretern des Bundesamtes für Strassen, der betroffenen Institutionen und der privaten angrenzenden Eigentümerschaften sowie und aus externen Fachleuten und den Beauftragten der Projektorganisation Rheintunnel vom Bundesamt für Strassen, ASTRA.

#### 3.2.1 Fachexpertinnen und Fachexperten

Luca Selva, Architekt, Experte Städtebau Architektur  
Marie-Noëlle Adolph, Landschaftsarchitektin, Expertin Landschaft Architektur  
Thomas Waltert, Kantonsplaner Basel-Landschaft, Wissensträger Basel Nord  
Sigrid Hausherr, Landschaftsarchitektin, Mitautorin der bestehenden Dreirosenanlage  
Barbara Emmenegger, Soziologin, Expertin Sozialraum  
Michael Roth, Architekt Diener & Diener, Städtebauliches Leitbild klybeckplus

#### 3.2.2 Vertretende Dienst- und Fachstellen Kanton

##### *Bau- und Verkehrsdepartement BVD*

Beat Aeberhard, Städtebau & Architektur S&A, Kantonsbaumeister, Amtsleitung  
Katrin Oser, Städtebau & Architektur S&A, PL TP Dreirosen, bis 22.1.2022  
Kate Lemmen, Städtebau & Architektur S&A, PL TP Dreirosen ab 22.1.2022  
Reto Pedrocchi, Städtebau & Architektur S&A, Bereichsleiter Areale Basel Nord  
Martin Sandtner, Städtebau & Architektur S&A, Raumplanung  
Dejan Despotovic, Tiefbauamt TBA, Koordinator  
Rudolf Dieterle, Tiefbauamt TBA, Koordinator Bahnknoten Basel, bis April 2023  
Marco Galli, Tiefbauamt TBA, Koordinator Bahnknoten Basel, Nachfolge ab April 2023  
Emanuel Trueb, Stadtgärtnerei STG, Amtsleitung  
Armin Kopf, Stadtgärtnerei STG, Leiter Grünplanung  
Susanne Brinkforth, Stadtgärtnerei STG, Leiterin Fachbereich Freiraumplanung  
Barbara Auer, Amt für Mobilität, Abteilungsleiterin Verkehrsplanung  
Philippe Roth, Amt für Mobilität, Abteilung Verkehrsplanung

##### *Präsidialdepartement PD*

Nicole Fretz, Kantons- und Stadtentwicklung KSTE, Fachstelle Stadtteilentwicklung STE  
Rodrigo Krönquist, Kantons- und Stadtentwicklung KSTE, Fachstelle Stadtteilentwicklung STE

##### *Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, WSU*

Jürg Schulze, Amt für Umwelt und Energie AUE, Fachstelle Oberflächengewässer

*Finanzdepartement FD*  
Jonathan Koellreuter, IBS  
Christian Mehlich, IBS

*Erziehungsdepartement ED*  
Corinne Lüdi, Sportamt, Themenbereich Sport & Bewegung  
Stephan Hug, Raum und Anlagen, Schulen  
Francesca Teichert, Leiterin Fachstelle Kinder- und Jugendarbeit

*JuAr Basel (Jugendarbeit Basel)*  
Marc Moresi, Leitung Freizeithalle Dreirosen

*Quartiervertretung Kleinbasel*  
Theres Wernli und Heike Oldörp, Stadtteilsekretariat Kleinbasel

*BVB (Informationsaustausch)*  
Fadri Weber, Projektleiter BVB,

### **3.2.3 ASTRA und Projektverfassende (PV) im Auftrag ASTRA**

Götz Schackenberg, ASTRA Filiale Zofingen, GPL Rheintunnel  
Harry Fehlmann, Bänziger Partner, PV Brücke  
Nicolas Hessler, AFRY, PV Tunnel  
Ralph Wetzel, ILF beratende Ingenieure, Lüftung Tunnel  
Benjamin Simonet, ILF beratende Ingenieure, Lüftung Tunnel  
Jan Bautz, moveIng AG, PV Trasse / Umwelt  
Jürg Abbühl, Infracom, Information+Kommunikation Rheintunnel  
Thomas Zangger, Planconsult, Handlungsfelder Immobilien beim Tunnel  
Daniel Gebhardt, Neovius, Landerwerb

### **3.2.4 Werkareal Klybeck**

Philippe Druel, Bricks, Vertretung für SwissLife  
Chun-Oh Ryser, Bricks, Vertretung für SwissLife  
Urs Imwinkelried, Mettler2Invest, Vertretung für Rhystadt

### **3.2.5 Schweizerische Rheinhäfen SRH (*bilateraler Austausch*)**

Florian Röhlingshöfer, Direktor SRH  
Daniel Hofer, SRH, Leiter Areale, Infrastruktur und Hafenbahn

### **3.2.6 Digitales Modell**

Roman Seiler, Seiler & Seiler, Zürich  
Reto Lucek, Seiler & Seiler, Zürich

### 3.3 Verfahrensleitung, Programm und Betreuung Teams

Federführung S&A:

Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister und Reto Pedrocchi, Leiter Basel Nord

Projektleitung S&A:

Katrin Oser bis 22.1.2022, anschliessend Katharina Lemmen und Benjamin Krüger

In Partnerschaft ASTRA: Götz Schackenberg, GPL Rheintunnel ASTRA

Organisation, Moderation: Rainer Klostermann, ATELIER 231

Fachliche Projektbegleitung: Zuzana Ondruskova, ATELIER 231

Bauherrenunterstützung BHU Rheintunnel:

Oliwia Fuchs und Andres Lindner, Jauslin Stebler AG

### 3.4 Bearbeitende Teams

Die drei bearbeitenden Teams standen unter Federführung der Landschaftsarchitektur, interdisziplinär verstärkt mit Städtebau und Verkehr.

#### **bbz/SNK/Dudler**

bbz Landschaftsarchitekten, Bern: Tino Buchs, Vinzenz Gurtner

Salewski Nater Kretz, Zürich: Christian Salewski

Büro Dudler, Biel: Felix Dudler

#### **META/SAGA/B&H**

META Landschaftsarchitektur, Basel: Lars Uellendahl, Sonja Müller

SAGA Architektur, Basel: Salome Gutscher

Basler & Hofmann AG, Zürich: Manuel Oertle

#### **LAND/ASTOC**

LAND Suisse Sagl, Lugano: Federico Scopinich und Davide Caspani

ASTOC Architects and Planners, Köln: Ingo Kanehl

### 3.5 Ablauf und Termine

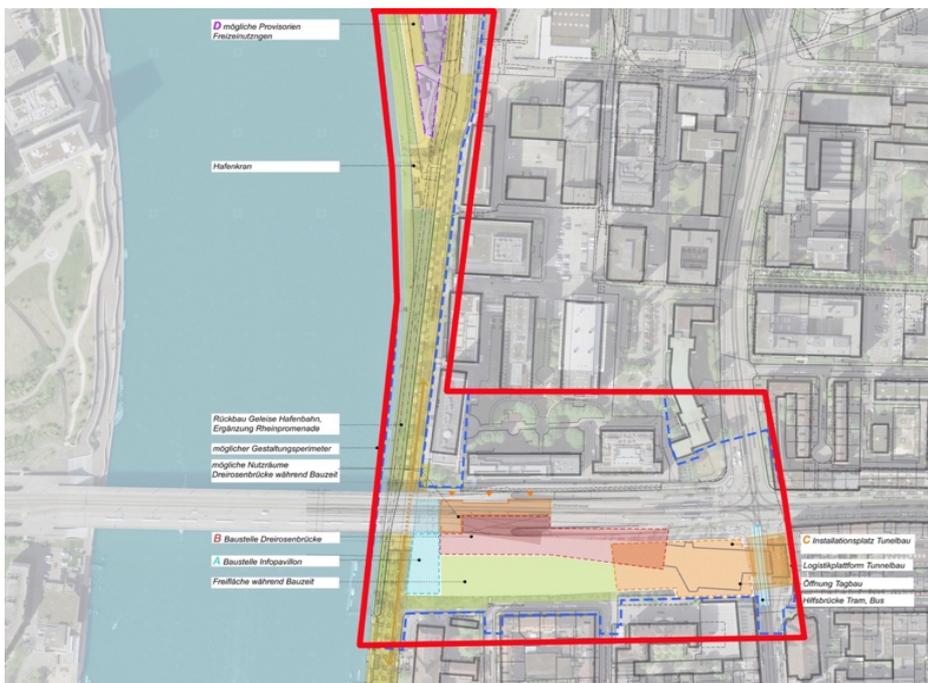
- Anfangs Juli 2021: Kickoff, Phase 1
- August 2021: Werkstattbesuche durch Ausschuss
- 22. September 2021: Workshop 1, Übergang zur Phase 2
- 17. Dezember 2021: Workshop 2
- 10. Januar 2022: Abgabe Schlussbericht Teams
- 21. Januar 2022: Syntheseworkshop im Begleitgremium
- März - Juni 2022: Evaluationen Folgeprozesse, Gespräche mit Hauptakteuren
- 30. August 2022 Abschlussitzung Begleitgremium
- 22. November 2022 Infoforum Rheintunnel, Ausstellung Teamarbeiten
- 3. Februar 2023 Kick-off Folgeprozess mit Shareholdern, Kanton und ASTRA
- Mai - Juli 2023 Fertigstellung Synthesebericht Testplanung

### 3.6 Zum Perimeter Testplanung

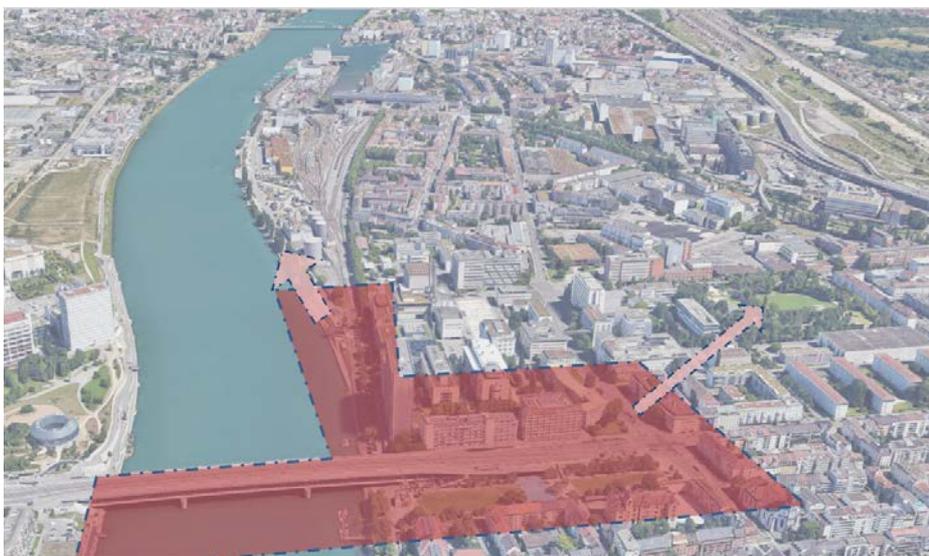
Die teilnehmenden Teams arbeiteten nach einem Programm, den Vorgaben und Fragestellungen und den Ergebnissen aus den Workshops.

Wie unten dargestellt diente der Perimeter zur Orientierung der räumlichen Zusammenhänge und dem Bezug zur Stadtentwicklung im Umraum Dreirosen. Es gibt übergreifende und objektbezogene Themen.

Die durch den Betrachtungsperimeter betroffenen Parteien, Eigentümerschaften und Akteure sind im Begleitgremium der Testplanung vertreten und werden auch im Folgeprozess zur aktiven Mitwirkung eingeladen. Aus der inhaltlichen Diskussion der Testplanung geht ein erweiterter Perimeter hervor. Die Bearbeitung im Folgeprozess wird in diesem Betrachtungsbereich weitere Präzisierungen und Zusammenhänge aufzeigen.



*ursprünglicher Perimeter aus dem Programm der Testplanung.*



*Perimeter mit erweitertem Bezug über den Rhein, zum Westquai und zum Horburgpark*

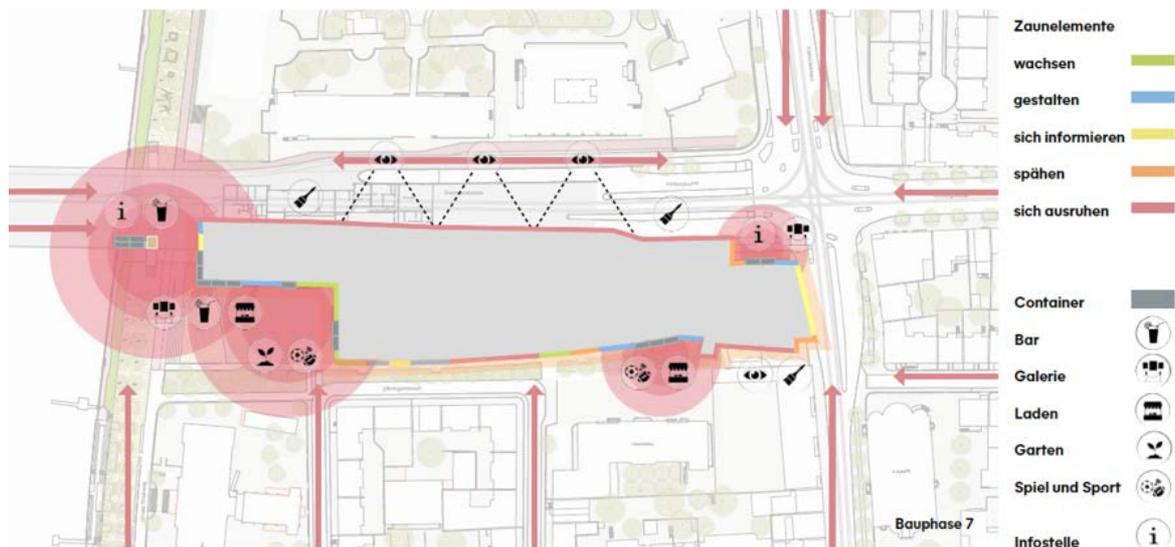
## 4. Zur Diskussion der Teamarbeiten

Im Folgenden werden wichtige Erkenntnisse aus den Teamarbeiten zusammengestellt und interpretiert. Die einzelnen Themen können sich inhaltlich als auch von der Bedeutung her überschneiden.

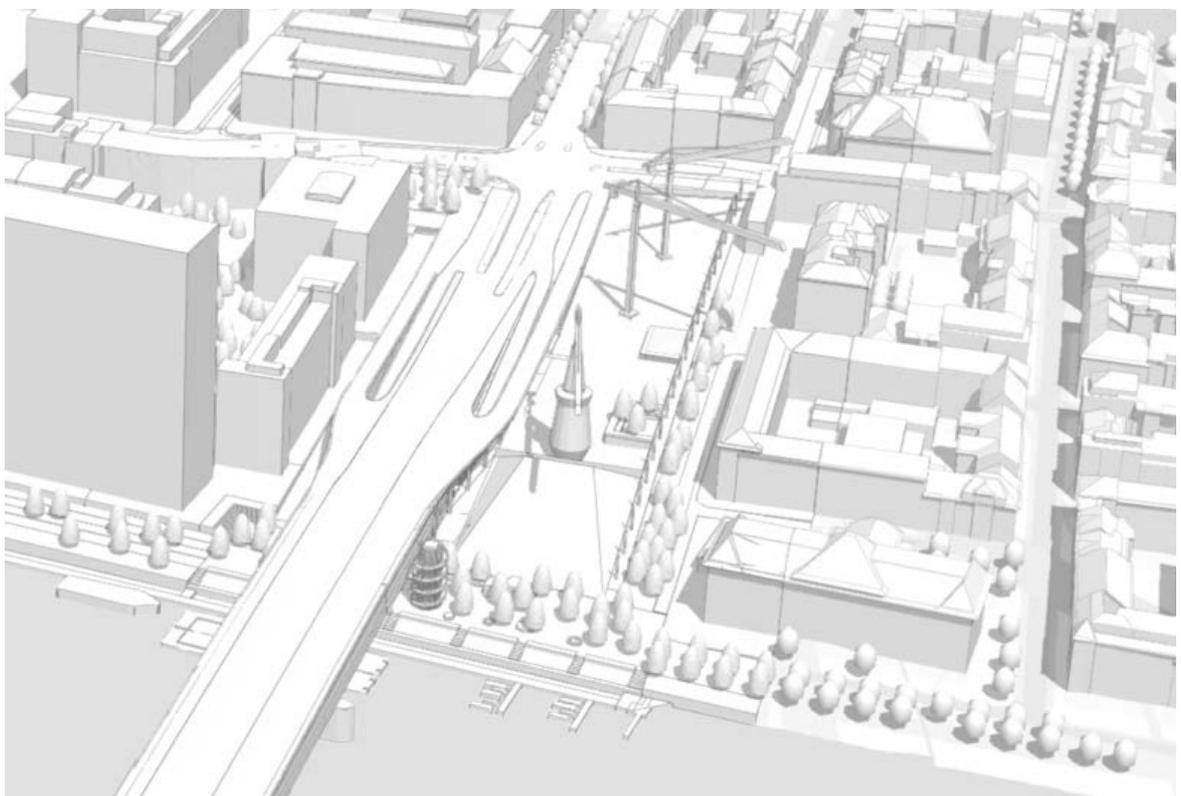
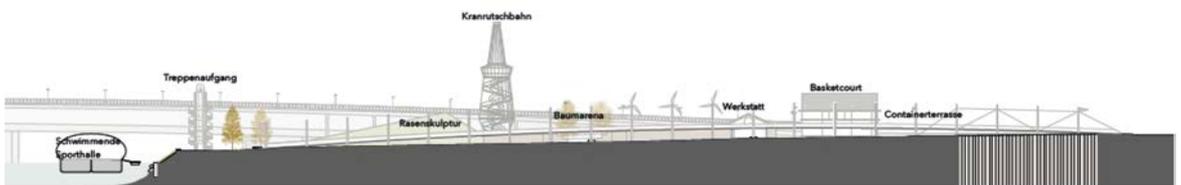
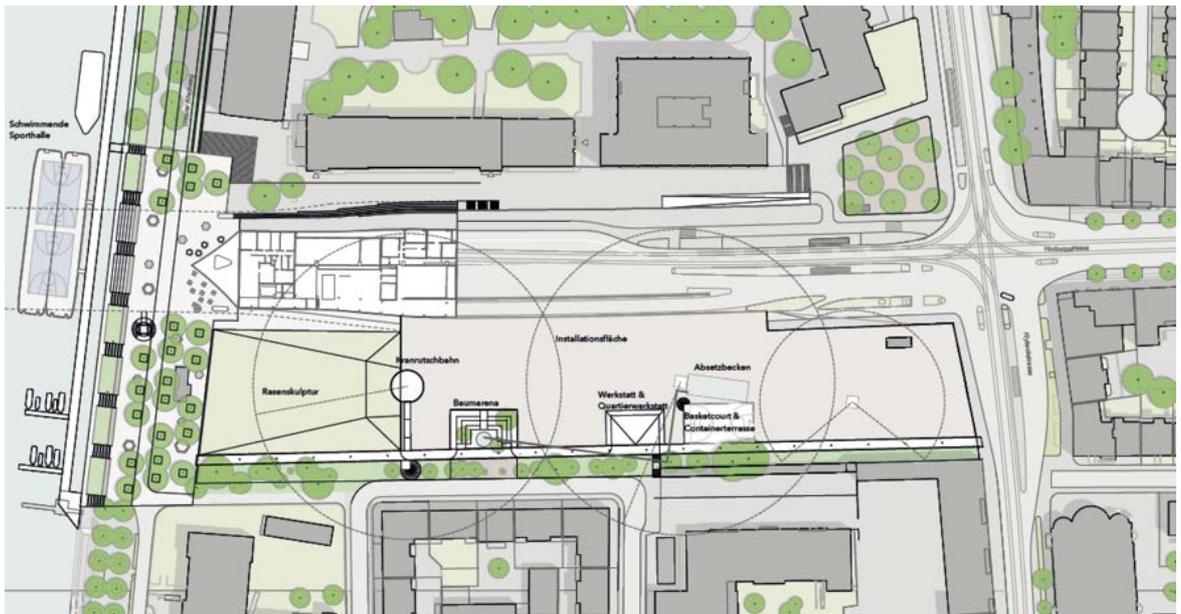
Die Teamarbeiten behandeln die räumlichen Themen in den verschiedenen Zeitschritten, einerseits von der Bauphasenplanung ausgehend, andererseits im Zusammenhang mit verschiedenen Massstabebenen und den erkannten Ansprüchen aus den umliegenden Quartieren. Die Themen haben meist auch eine sozialräumliche Komponente, welche in der heutigen und zukünftig angesagten Nutzungsintensität sehr sorgfältig behandelt werden muss.

### 4.1 Baustelle und Bauzeit

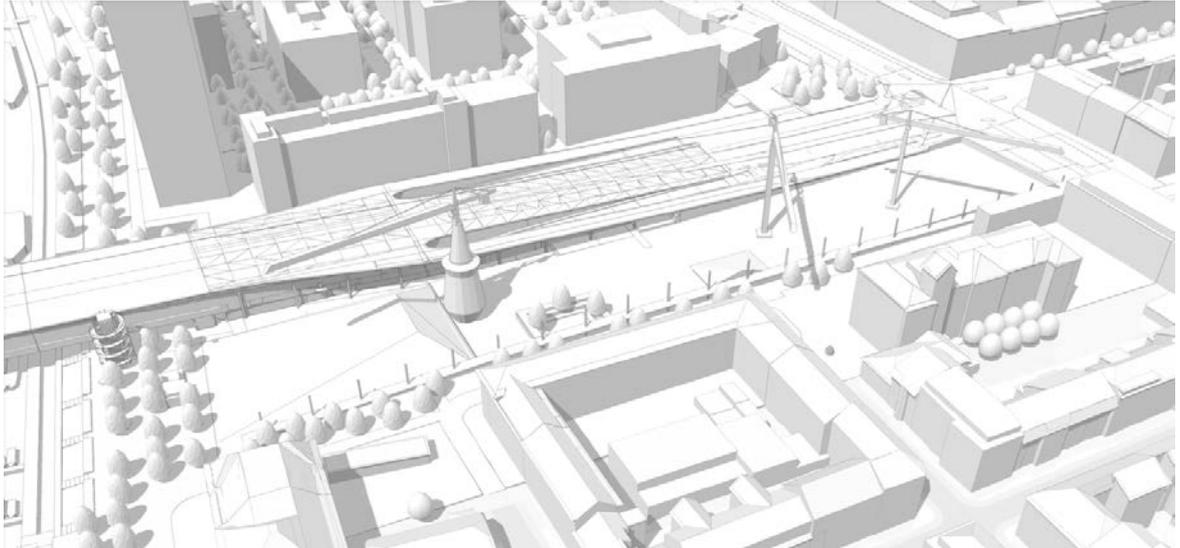
Das Thema wird intensiv und differenziert aufgegriffen. Die über eine ganze Kindergeneration andauernde Bauzeit erfordert wirksame Massnahmen im sensiblen stadträumlichen Umfeld. Mit dem Bauprozess ist die Dreirosenanlage und auch das erweiterte Umfeld Dreirosen betroffen. Wichtig ist, dass die lange Bauzeit des Tunnelprojektes als Teil des Stadtlebens verstanden wird und die Zwischenstände mit allen Massnahmen so inszeniert werden, dass ein Alltagsleben im Umfeld erträglich bleibt. Bauen ist Störung, hat aber auch eine kulturelle Seite und Bedeutung. Diese muss dargestellt, kuratiert und aktiv bewirtschaftet werden. Die Teams haben die Thematik mit ersten Ideen bearbeitet.



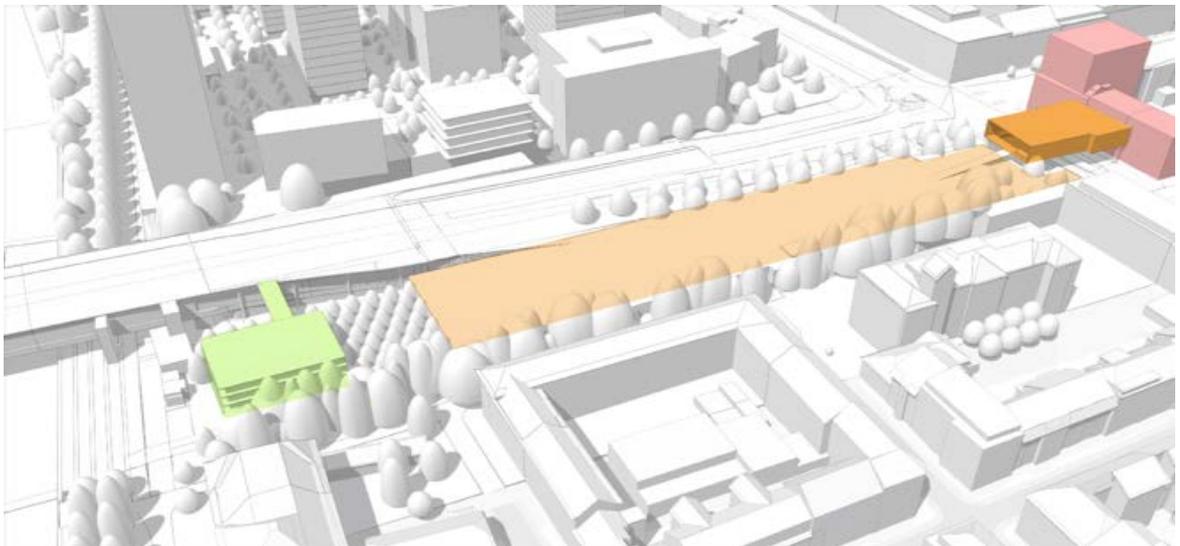
*Team bbz/SNK/Dudler: Die Baueinzäunung als «Kulturstätte», mit Inszenierungen verschiedenster Art und im Wechselspiel über die ganze Bauzeit*



*Team META/SAGA/B&H: Eine Durchwegung ausgebildet als Steg, ein Schutz für die Schulhäuser und Wohnungen im Süden und gleichzeitig zur Einsicht in die Baustelle gedacht.*



*Dreirosenanlage, 2030 Bauphase 4, META/SAGA/B&H (3D Quelle: Seiler & Seiler)*



*Dreirosenanlage, 2030 Bauphase 4, LAND/ASTOC (3D Quelle: Seiler & Seiler): Gestapelter Freiraum als Raum-Kompensation für die Zeit der Bauinstallation*

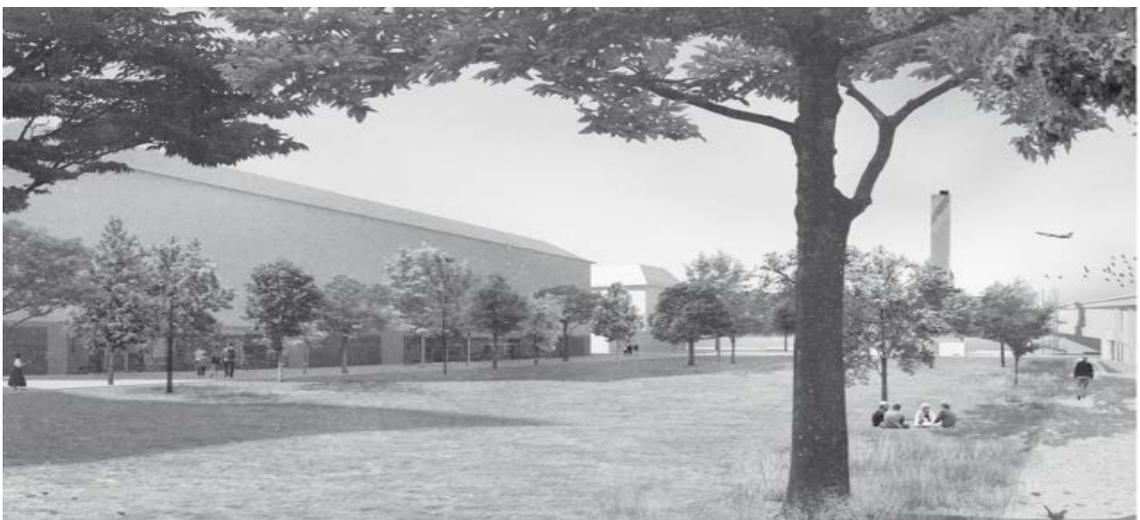
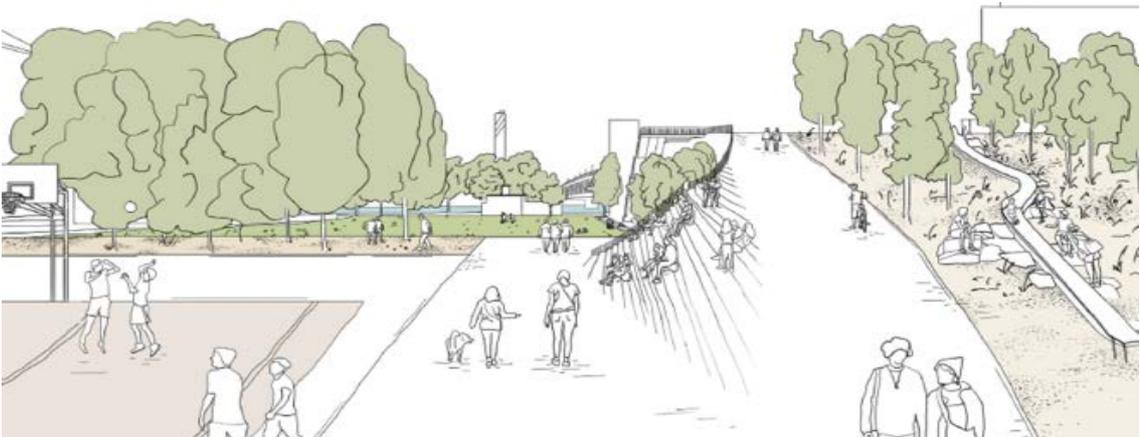
## 4.2 Dreirosenanlage während und nach dem Bau Rheintunnel

Feststellungen aus den Teamarbeiten:

- Die eingehauste Tunnelrampe lässt sich in eine neu gebaute Anlage integrieren. Das geht aus den Darstellungen zur neuen Dreirosenanlage hervor.
- Es ist eine attraktive Neugestaltung möglich, wenn diese den ganzen Umraum mit einbezieht. Die Teamarbeiten suchen möglichst grosse unversiegelte Flächenanteile, indem sie die versiegelten Bereiche neu auch ausserhalb der heutigen Anlage platzieren.
- Die Anlage lebt heute von einer eigenen Nutzungszuordnung auf Stadtebene. Die Teamarbeiten machen auf den verstärkten Zusammenhang mit der Brückenebene aufmerksam. Hierzu erscheint z.B. eine Anordnung der Sportfelder auf Brückenebene interessant. Die Lage auf der neuen Tunnelrampe nutzt die versiegelte Situation und entlastet damit die unteren Ebene und dort vor allem die wohnungsnahen Bereiche.
- Die Integration der Störfalllüftung des Tunnels in die Anlage ist möglich, muss aber in den weiteren Planungsstufen genauer studiert werden.

Vorgaben zur Bauzeit:

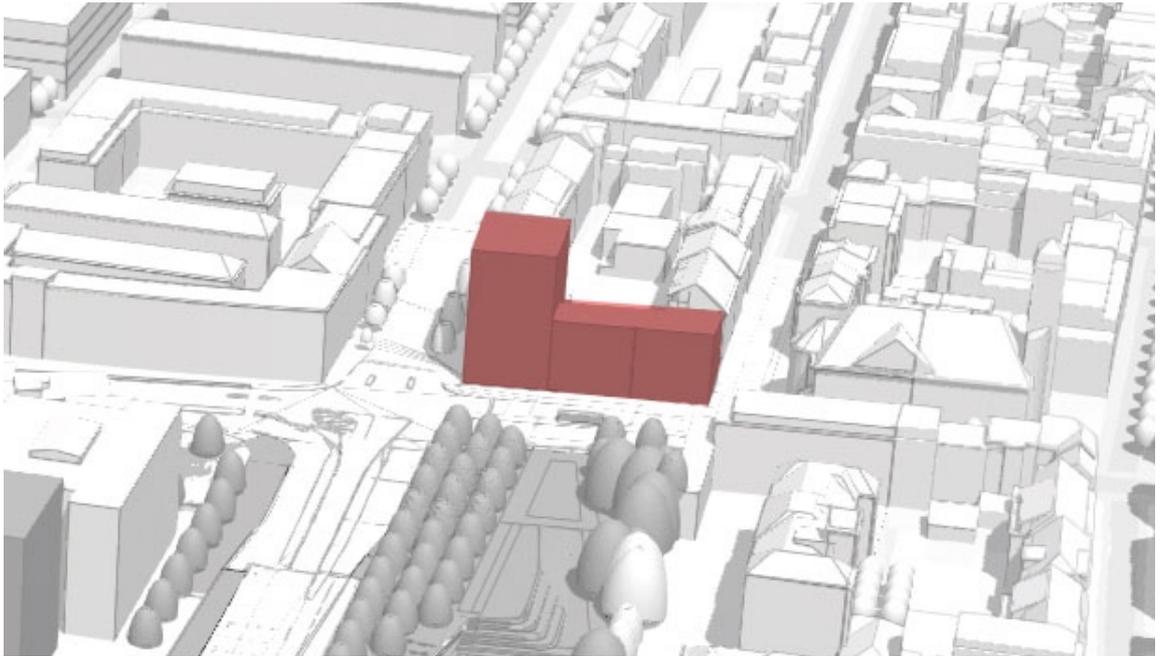
- Es soll eine visuell und funktional direkte Verbindung Klybeckstrasse - Rheinufer auf der Süd- und Nordseite für den Fuss- und Veloverkehr möglich sein, permanent während der gesamten Bauzeit.
- Attraktive Inszenierungen der Baustelle beziehen sich vor allem auf die Umrandung der Installationsfläche. Die Ideen bedingen ein laufendes Management auf der Schnittstelle Baustelle und öffentlichem Raum. Diese Ideen sind zu vertiefen. Das Rheinufer flussabwärts und die Seite Werkareal Klybeck soll einbezogen werden.
- Die Schulwegsicherheit und der Lärmschutz müssen jederzeit gewährleistet sein.



*Impressionen zur neuen Dreirosenanlage von oben nach unten:  
LAND/ASTOC – bbz/SNK/Dudler – META/SAGA/B&H*

### 4.3 Vorschlag Neubauten Klybeckstrasse

Eine Teamarbeit (LAND/ASTOC) schlägt an der Klybeckstrasse anstelle der heutigen Bebauung eine Neubebauung vor. Die drei Gebäude Klybeckstrasse 170, 172 und 174 kommen durch die Baustelleninstallation Rheintunnel unter Druck. An attraktiver Lage könnte hier ein Neubauprojekt für die Innenverdichtung vorbereitet werden. Der Vorschlag setzt einen moderaten städtebaulichen Akzent an der Ecke Klybeck-Horburgstrasse. Zusammen mit der Zukunft S-Bahn Ankunft im Gebiet Dreirosen ist dies eine nachvollziehbare Überlegung, die zu gegebener Zeit vertieft werden könnte. In der Diskussion im Begleitgremium wird diesem Input allerdings keine Priorität eingeräumt.



*Städtebauliche Studie Neubauten an Klybeckstrasse mit höherem Eckhaus vom Team LAND / ASTOC*

### 4.4 Öffnung Werkareal Klybeck

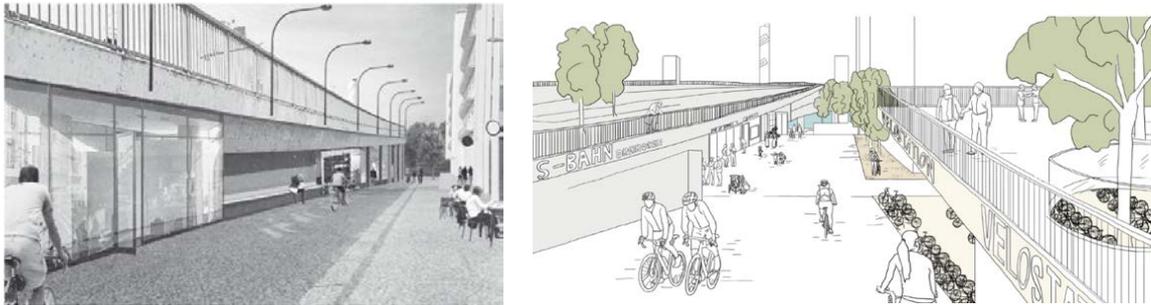
#### 4.4.1 Grundsatz neue Adresse „Klybeckrain“

Das südliche Werkareal Klybeck kann attraktiv an den Raum der Dreirosenanlage angeschlossen werden. Das zeigen alle Teamarbeiten auf. Das Freizeitzentrum Dreirosen und ein geöffnetes Werkareal können im gegenseitigen Austausch zu Nachbarn werden, freiräumlich und bezüglich Nutzungen mit Öffentlichkeitscharakter.

Die Aufwertung des heutigen grabenartigen Zwischenraumes zu einem attraktiven Stadtraum wird im Rahmen der Testplanung „Klybeckrain“ genannt, um auch etwas von einem atmosphärischen Wunschbild mitzunehmen. Die Öffnung des Südteils im Werkareal Klybeck und die zusätzliche Orientierung der Freizeithalle aus der Dreirosenbrücke zum Werkareal wurden von den Teams geprüft. Die räumliche Zusammenwirkung bringt grosse Vorteile und Mehrwerte.

Eine Zugänglichkeit von der Klybeckstrasse und vom Rheinufer her muss mit Anpassungen, wie Aufweitungen, Abbruch bestehender Anlagen, Rampen usw. erstellt werden. Das bedingt in jedem Fall Eingriffe ins Eigentum von SwissLife und Rhystadt.

Die Funktionen in diesem Raum können sich auf den Durchgang für den Velo- und Fussverkehr fokussieren, auch eine Anlieferung ist denkbar. Es entsteht eine neue, öffentlich zugängliche Adressierung der Gebäude am Südrand des Werkareals und zur umgebauten Freizeithalle, durchgängig von Rheinufer bis zur Klybeckstrasse.



Visualisierungen zum durchgängigen „Klybeckrain“ Blickrichtung zum Rheinufer links Team META/SAGA/B&H, rechts Team bbz/SNK/Dudler

#### 4.4.2 Vorschlag Bebauung Werkareal Klybeck Südrand

Das Team LAND / ASTOC schlägt im südlichen Randbereich Werkareal zwei etwas zurückgesetzte Neubauten vor, die diese Bebauungskante neu formulieren. Es entstehen neue Zwischenräume und andere Fluchten, die dem Raum zur Dreirosenbrücke mehr Luft verschaffen. Die Eigentümerschaft Rhystadt prüft eine neue oder angepasste Bebauung, möchte aber den heutigen Bebauungsrand beibehalten. Die städtebauliche Deutung und Entscheidung liegen bei der Eigentümerschaft.



Der Vorschlag einer aufgelösten Neubebauung am Südrand des Werkareals Klybeck vom Team LAND / ASTOC wird verworfen.

#### 4.4.3 Durchgängigkeit „Klybeckrain“

Der westliche Teil liegt im Eigentum Rhystadt, der östliche Teil im Eigentum von Swiss-Life. Es gibt unterirdische Räume mit technischer Infrastruktur für die Quartiersversorgung. Die stadträumliche Durchgängigkeit ist aber so wertvoll, dass eine Überprüfung der Machbarkeit dringend empfohlen wird. Denkbar sind Etappen und Provisorien. Mit der Durchgängigkeit entsteht eine wichtige funktionale Beziehung von der Klybeckstrasse zum Rhein, die vom Veloverkehr genutzt werden kann und damit die



Dreirosenanlage auf der anderen Brückenseite mit dem Rand zu den Schulhäusern und dem Wohnblock entlastet. Der Raum Dreirosen kann somit grösser gedacht werden.

*Die heutige Situation, ein geschlossener Engpass zwischen Freizeithalle und Werkareal. Eine Öffnung würde hier die Situation stark verbessern. Foto Michael Roth*

#### 4.5 Freizeithalle Dreirosen

Während der Bauzeit ist die Nutzung einzelner Räume insbesondere südseitig eingeschränkt oder gar unmöglich. Nach der Fertigstellung des Anschlussbauwerkes Dreirosen-Rheintunnel werden nicht alle Räume in ihrer ursprünglichen Dimension wieder verfügbar sein, teilweise sind sie kleiner, weniger hoch, was heutige Spielnutzungen einschränkt.

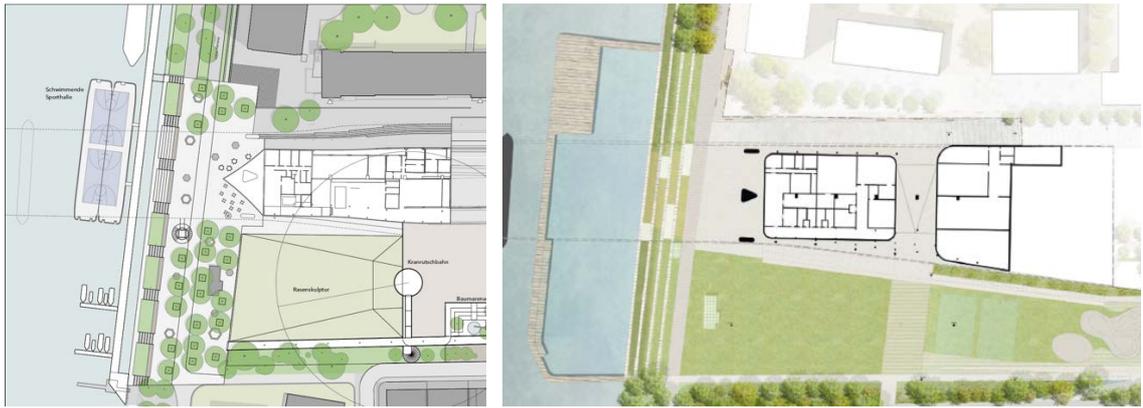
Für eine aussichtsreiche Zukunft sind neue Räume und eine Öffnung bzw. Erweiterung auf die Nordseite der Dreirosenbrücke sehr hilfreich. Alle Teamarbeiten machen hierzu Vorschläge. Die Projektideen vergrössern die Innenräume, organisieren die Vorbereiche neu und öffnen die Freizeithalle auch nach Norden zum Werkareal Klybeck. Die Vorschläge der Teams empfehlen den Wegzug der Stadtreinigung des Tiefbauamtes, nicht allein aus Platzgründen, sondern auch um der Quartieröffnung und Anbindung eine Chance zu geben.

Eine Kompensation für die Einschränkungen bei der Freizeithalle während der Bauzeit Rheintunnel ist dringend notwendig. Mögliche Standorte dazu:

- Im westlichen Perimeter der Dreirosenanlage, Beispiel «Stapelbarer Freizeitraum»
- Im angrenzenden Werkareal Klybeck
- Rheinuferseitig, ev. schwimmende Elemente auf dem Wasser
- Erweiterung der Freizeithallen in der Brücke. Voraussetzung dazu ist der Wegzug oder die Redimensionierung von Räumlichkeiten der Stadtreinigung.

Grundsätzliche zusammenfassende Feststellungen:

- Eine Kompensation für Freizeiteinrichtungen während der Bauzeit müsste im Nahumfeld gefunden werden. Dazu dienen vertiefende Studien nach oben genannten Möglichkeiten.
- Zusammen mit der Öffnung nach Norden und einer Erweiterung gegen den Flussraum bieten sich grosse Chancen für eine Neuorientierung der Freizeithalle vor allem nach der Bauphase. Die Freizeithalle bekommt neu drei oder sogar vier Zugangsseiten.
- Ein erweitertes Angebot für die Freizeithalle wird denkbar.
- Die Nutzung Stadtreinigung / Strassenunterhalt (Tiefbauamt) müsste dazu ganz oder grossenteils an einen neuen Ort verlegt werden.



Links Vorschlag einer Erweiterung zum Rhein, Team META/SAGA/B&H. Rechts «Erweiterung» durch mehr Fassade mit einem weiteren Durchgang Dreirosenanlage Werkareal Klybeck, Team LAND/ASTOC

Das Freizeitzentrum unter der Brücke ist sozialräumlich sehr bedeutend. Es verdient die vorgeschlagene Aufwertung. Die Öffnung nach Norden bietet sich unabhängig vom Projekt Rheintunnel an. Für die Zeit nach einer Baustelle Rheintunnel ist der Mehrwert auch gegeben. Das Freizeitzentrum kann mit ergänzenden Nutzungen neu zum quaterverbindenden Element werden.

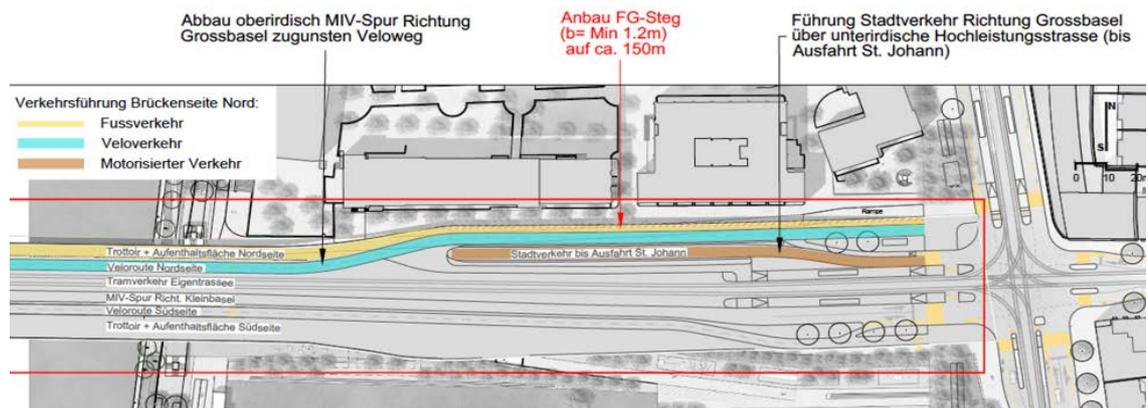
## 4.6 Vernetzung Velo- und Fussverkehr

### 4.6.1 Verkehrsoptimierung Fuss- und Veloverkehr

Die möglichst konfliktarme Vernetzung des Veloverkehrs ist eine Grundanforderung, die auch während der Bauzeit Rheintunnel zu gewährleisten ist. Die Teamarbeiten zeigen auf, wie Haupt- und Nebenverbindungen zum Rheinufer und auf die Brückenebene schon vor einer Baustelle Dreirosen möglich sind. Die Idee der Verlagerung der Hauptverbindung zum Rhein auf die Nordseite der Dreirosenbrücke spielt dabei eine Schlüsselrolle.

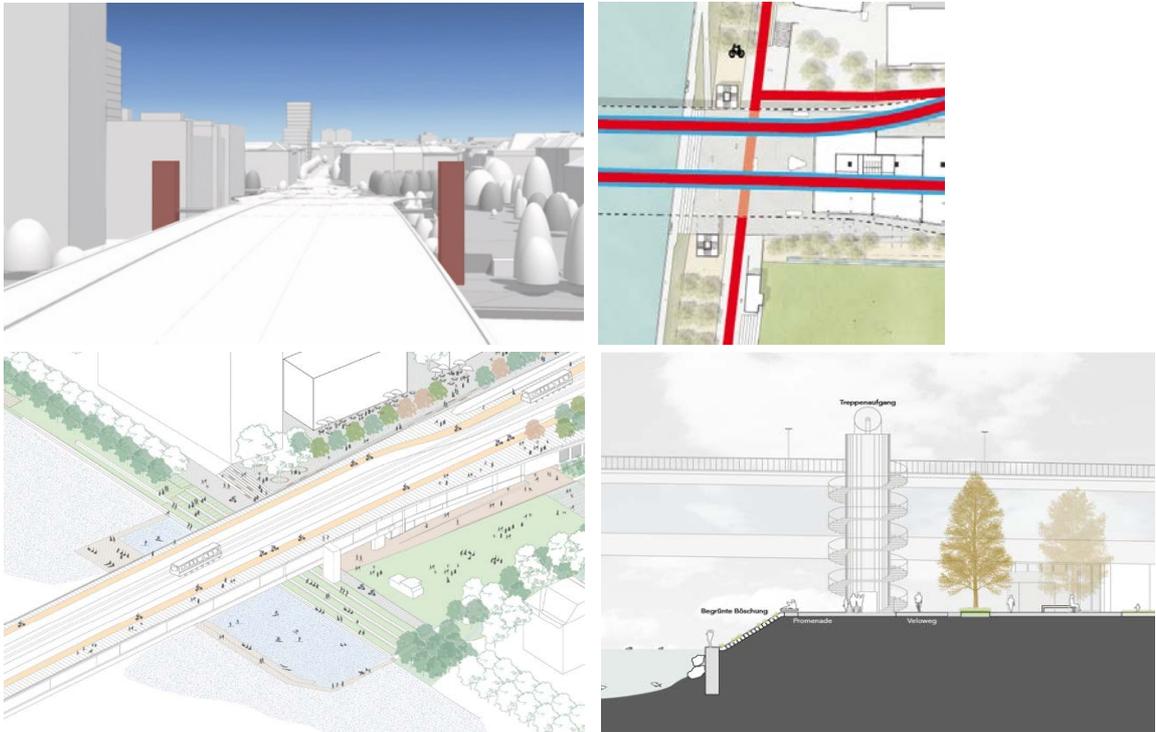
Das Team bbz/SNK/Dudler macht zudem einen Vorschlag zur attraktiveren Nutzung der oberen Brückenebene für den Fuss- und Veloverkehr, indem es den MIV in Richtung Westen durch die Einfahrtsrampe vor dem Werkareal Klybeck auf die Hochleistungsstrasse verlegt. Dadurch könnte die MIV-Spur auf der oberen Brückenebene neu für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden.

Gemäss Prüfung durch das Amt für Mobilität sind mit dem Vorschlag wichtige Vorgaben nicht erfüllt: Redundanz im Störfall, Regelung für Ausnahmetransportroute, Regelung Vignette, Regelung für Fahrzeuge ohne Zulassung für Autobahnen bzw. -strassen (z.B. geschwindigkeitsbegrenzte Fahrzeuge etc.). Der Lösungsansatz wird daher verworfen.



## 4.6.2 Vertikale Verbindung Rheinufer - Dreirosenbrücke

Alle Teams schlagen direkte neue Vertikalerschliessungen für den Fuss- und Veloverkehr von der Brücke direkt am Rheinufer vor. Das Team bbz/SNK/Dudler schlägt eine solche sowohl nord- wie südseitig vor.



*Die Vertikalverbindung Rheinufer – Dreirosenbrücke wird in allen Teamarbeiten vorgeschlagen*

Eine vertikale Verbindung vom Rheinufer zur Ebene Dreirosenbrücke wird allseitig empfohlen. Die gewünschten Freizeitnutzungen auf der breiten Brücke stehen so im direkten Kontakt zum Rheinufer. Prüfwert ist eine solche Erschliessung allenfalls auch beidseitig der Dreirosenbrücke. Daraus ergibt sich noch eine effizientere Verbindung vom Rheinufer zur Süd- bzw. Nordseite auf der Dreirosenbrücke.

## 4.7 Rheinufer

### 4.7.1 Promenade nördlich der Dreirosenbrücke

Die Stadtentwicklungsstrategie ordnet der Verlängerung der Rheinufer / Rheinpromenade nach Norden eine hohe Priorität zu. Eine Umsetzung ist aber abhängig vom Rückzug der Hafenbahn und den Entwicklungen des Werkareals Klybeck und des Areals Klybeckquai/Westquai. Es bestehen teils konkurrenzierende Ansprüche der Ökologie und der Freiraumnutzung. Die Wasserfront zieht je nach Jahreszeit Publikum aus einem grösseren Einzugsgebiet an.

Die Teamarbeiten betonen alle die Prominenz und Wichtigkeit der Rheinuferpromenade. Es gibt unterschiedliche Ausformulierungen und Überlegungen zu Nutzungsanordnungen. Besonders beschäftigt die Frage, welche Öffentlichkeit mit welcher Aufenthaltsqualität zu welchen Zeitschritten machbar ist.



*Rheinufer, 2029 (vor Bauphase 4) META/SAGA/B&H (3D Quelle: Seiler & Seiler)*

#### **4.7.2 „Klybeckpark“ / Rheinterrasse**

Alle drei Teams beanspruchen das Rheinufer für die Kompensation des während der Bauzeit des Rheintunnels eingeschränkten Freiraumes. Es werden verschiedene Formen von Parkanlagen vorgeschlagen. Sie sind hier im Begriff „Klybeckpark“ zusammengefasst. Das städtebauliche Leitbild klybeckplus benutzt die Bezeichnung „Rheinterrasse“.

In der ersten Zeit stehen eher provisorische Anlagen im Vordergrund. Danach sollen die Parkelemente in eine Struktur der angedachten Rheinufersperrade integriert werden. Man spricht von der Aktivierung des Raumes. Sinnvollerweise sind hier vorausschauende Schritte mit Übergängen von Provisorien und definitiven Ausbildungen zu studieren und auch zu verhandeln. Die wichtigsten Erkenntnisse:

- Das Rheinufer ist Schlüsselstelle für die gesamte Entwicklung des Werkareals Klybeck, sowie des Klybeck- und Westquais.
- Im Perimeter überlagern sich die Ansprüche fast aller Akteure im betroffenen Umfeld: Werkareal Klybeck, Rheinhäfen (Hafenbahn und Schifffahrt), Freizeitanlage Dreirosen, Quartier- und Stadtraum mit dem entsprechenden Publikum, der Ökologie und den Freizeitnutzungen.
- Die Areale am Rheinufer spielen während der Bauzeit des Rheintunnels eine wichtige Rolle für Kompensationen und Alternativen zur Freiraumnutzung. Sie müssen bei Baubeginn bereitstehen, sind zumindest teilweise abhängig von der Verlegung der Hafenbahn. Die Aufgabe scheint aber im gemeinsamen Austausch möglich.
- Die Areale nördlich der Dreirosenbrücke liegen im Beschallungsbereich der Autobahn. Von einem möglichen Schallschutz wie auf der Brückensüdseite profitiert das gesamte Planungsgebiet und besonders der Freiraum am Rheinufer.
- Ein zukünftiges Rheinuferbild nördlich der Dreirosenbrücke soll die neue Stadtentwicklung abbilden, gleichzeitig auch die ursprüngliche industrielle Hafentmosphäre respektieren. Der Lauf der Jahreszeiten bietet zudem gute Optionen für Einrichtungen, die ein lebendiges Stadtleben mit spezifischen Qualitäten zu den jeweiligen Perioden erlaubt. Ökologische Vorgaben, sowie die heute schon etablierte Freizeitnutzung sollen integraler Bestandteil sein.

### 4.7.3 Fazit Handlungsbedarf

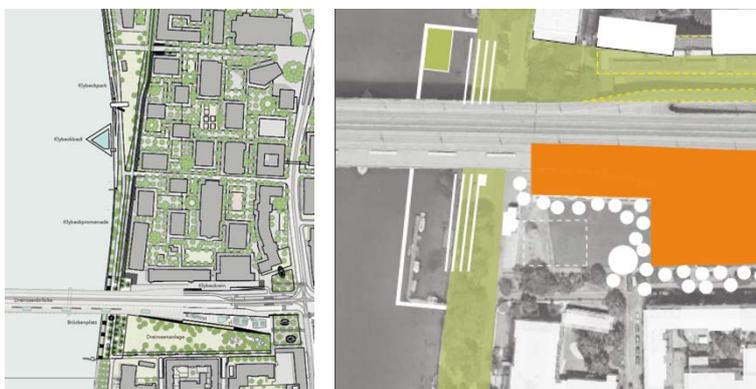
Die zeitliche Koordination mit dem geplanten Rückbau der Hafenbahn ist eine Herausforderung. Die Hafenbahn ist ein komplexes Bahnbetriebssystem, das direkt mit der gesamten Hafenplanung zusammenhängt. Derzeit ist ein Rückbau erst ab 2032 denkbar. Ein Teilrückzug und betriebliche Optimierungen zu Gunsten weiterer Freigaben im Gleisbereich ist in Prüfung. Es sollen Lösungen mit gegenseitigen Mehrwerten gesucht werden.

Wenn die Akteure wie Eigentümerschaft Werkareal Klybeck, ASTRA, Kanton BS und die Schweizerischen Rheinhäfen zusammenlegen und im gegenseitigen Austausch ihr jeweiliges „Kapital“ bzw. ihre Ansprüche und Angebote einbringen, muss das zu einer Win-win-Situation führen:

- Heute geschlossene bzw. unzugängliche Areale am Rheinufer können als öffentlich begehbbare Parkanlage genutzt werden.
- Eine Grossbaustelle wird mit Kulturräumen, mit erweiterter Freizeitanlage, mit verbesserter Durchgängigkeit und mit Lärmschutzmassnahmen erträglicher gestaltet.
- Der Kanton nimmt seine Verantwortung wahr, sorgt für Zugänglichkeit und Öffentlichkeit am Rheinufer, für verbesserte Grünraumversorgung, für den Schutz von Schulen und Wohnen und für ökologische Aufwertungen und Naturschutzmassnahmen.
- Die Entwicklung der Rheinhäfen antizipiert die Umnutzungen mit dem Rückbau der Hafenbahn und einer optimierten Schiffsanlage.

## 4.8 Rheinuferzone / Wasser

Die Uferzone auf dem Wasser könnte mit provisorischen Einrichtungen für Freizeitaktivitäten belegt werden. Die Teams machen dazu Vorschläge. Die Baustellenplanung Rheintunnel hat keinen Bedarf für eine Nutzung auf dem Wasser durch Baustelleneinrichtungen. Installationsplätze auf dem Wasser werden als zu wenig effizient beurteilt. Aus Sicht der Fachstelle Oberflächengewässer vom AUE ist die Bewilligungsfähigkeit von Installationsplätzen und Freizeitnutzungen «auf dem Wasser» kaum gegeben. Das Rheinschwimmen könnte einen neuen Zielpunkt haben. In den Teamarbeiten werden Landestellen und Badeanlagen vorgeschlagen. Diese Anlagen liegen entweder unter der Dreirosenbrücke oder auf Höhe Hafenkran. Die Umsetzung solcher Ideen ist von den Einrichtungen der Schifffahrt abhängig. Neue Anordnungen der Anlegestellen für die Schifffahrt sind in Prüfung. Eine Machbarkeitsstudie zu den Wasserliegeplätzen der Güter- und Tankmotorschiffe soll Ende 2023 Aussagen zu Potentialen und Konsequenzen bei der Ufergestaltung machen. Ebenso ist das Zusammengehen mit weiteren konzessionierten Einrichtungen wie Hafenanlagen zu klären.



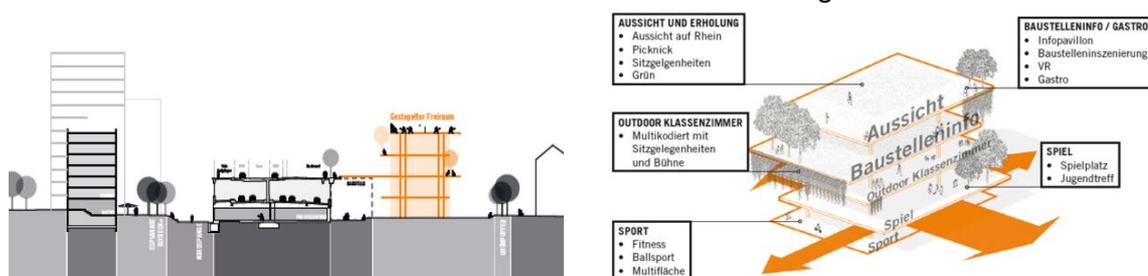
*Links: META/SAGA/B&H schlagen Anlagen für das Rheinschwimmen bzw. die Publikumsnutzung am und im Wasser vor, während der Bauzeit sind zusätzliche Einrichtungen möglich.*

*Rechts: LAND/ASTOC sehen eine Nutzung während der intensiven Bauphase vor, sie kann permanent bleiben.*

## 4.9 Grün- und Freiraum

### 4.9.1 Zusammenspiel öffentlich und öffentlich zugängliche Bereiche

Das Team LAND/ASTOC versucht einen Ausgleich der mangelnden Grün- und Freiraumversorgung insbesondere während der Bauzeit mit einem Konzept der «temporären Landschaft» auszugleichen. Die Idee ist interessant und hilfreich bezüglich Flächenbilanz, ist aber möglicherweise an zu viel Rahmenbedingungen geknüpft. Räumlich passt die Idee in den von der Baustelle freibleibenden Teil der Dreirosenanlage.



Team LAND/ASTOC: Temporäre Landschaft, Beispiel «gestapelte Freiräume»



Beispiel Parkanlagen gemäss Vorschlag Team META/SGA/B&H, links im öffentlichen Bereich, rechts zusammen mit dem privaten Bereich «Esplanade» im heutigen Werkareal Klybeck (Rhystadt / SwissLife)

### 4.9.2 Freiraum Flächenbilanzen

Alle Teams sprechen bei entsprechender Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen von einer eher positiven Flächenbilanz im öffentlichen Aussenraum nach der Bauzeit. Das muss vertieft und weiter überprüft werden. Die Herausforderung für Kompensationen besteht insbesondere während der Bauzeit Rheintunnel. Sie besteht aber auch grundsätzlich für den ohnehin sehr dicht bevölkerten Stadtteil. Es liegt deshalb nahe, Massnahmen ab sofort und während der Bauzeit Rheintunnel in einem grösseren räumlichen Kontext zusehen. Die umliegenden Quartiere vom Rheinufer bis zum Horburgpark gehören in der Betrachtung dazu.

Team	Bestand	Bauzeit	Zielbild ab 2040
LAND	10'000	14'000	18'000
bbz/SNK/Dudler	12'000	14'000	28'000
META	12'000	33'000	35'000

Zusammenstellung der Flächen zum Frei- und Grünraum aus den Teamarbeiten, Angaben in m<sup>2</sup>. Das Team META/SABA/B&H rechnet ab Bauzeit grossräumiger.

#### 4.10 Sozialraum und Baustellen

Alle drei Teams haben sich sowohl für die Bauphase wie auch für das Zielbild grundlegend und differenziert mit den Fragen der sozialräumlichen Entwicklung der Dreirosenanlage auseinandergesetzt. Um dem bestehenden Freiraummangel, den zusätzlichen Herausforderungen während einer Bauzeit Rheintunnel und der Entwicklung des Werka-reals Klybeck zu begegnen, ergeben sich aus sozialräumlicher Sicht folgende Hinweise:

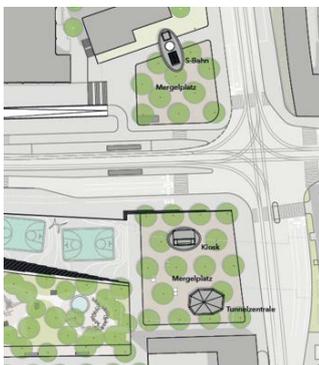
- Die Beispielbarkeit der Baustellenumfassung wird von zwei Teamarbeiten explizit aufgezeigt. Dieses Potential soll vertieft werden.
- Freizeitnutzungen, die sich mit der Baustelle koordinieren lassen, sollen gefördert werden.
- Aussagen zur Nutzung Rheinufer müssen noch präzisiert werden, zumal hier auch ökologische Auflagen zu beachten sind.
- Möglichkeiten zur Abgrenzung zwischen regionalen, quartierbezogenen Nutzungsansprüchen müssen vertieft geprüft werden.

#### 4.11 Zukunft Trinationale S-Bahn

Mit dem geplanten S-Bahnnetz sollte im Raum Klybeckstrasse - Dreirosen eine Haltestelle entstehen. Aus Sicht Stadtentwicklung ist eine Haltestelle mit Zugang im Raum Dreirosen zwingend. Räumlich liesse sie sich gut einbinden, sofern private Areale am ehemaligen Ciba Hauptsitz und am „Klybeckrain“ dafür vorbereitet werden. Der Nachweis, dass die Stadtebene räumlich für einen Haltestellenzugang vorbereitet werden kann, ist erbracht.

In zwei Teamarbeiten wird eine Anpassung der Tramhaltestelle vorgeschlagen. Dieses Thema steht auch im Zusammenhang mit der Entwicklung der Trinationalen S-Bahn. Eine vorzeitige Anpassung wird gegebenenfalls durch das Amt für Mobilität geprüft. Das Augenmerk muss dabei auf der Prüfung der Aufwärtskompatibilität liegen. Sowohl stadträumlich als auch funktional sollte dies möglich sein. Darüber hinaus sind die Eigentumsverhältnisse rechtzeitig zu thematisieren. Beispielhaft zeigt der Vorschlag META/SAGA/B&H die Themen zur Platzgestaltung entlang der Klybeckstrasse mit Anschluss zu einer zukünftigen unterirdischen S-Bahn Haltestelle:

- Zugang S-Bahn im Untergrund
- Einbindung der Haltestellen Tram
- Veloabstellanlagen und Anschluss Velo an Dreirosenbrücke und „Klybeckrain“
- Aufenthaltsqualitäten im Stadtraum durch Bepflanzungen mit Bäumen etc.
- Entsprechend günstige Steuerungen im Verkehrsraum auch für den Fussverkehr



*links: Die strassenübergreifende Platzgestaltung «Ankunftsort S-Bahn und Eingang Dreirosenanlage Team META/SAGA/B&H.*

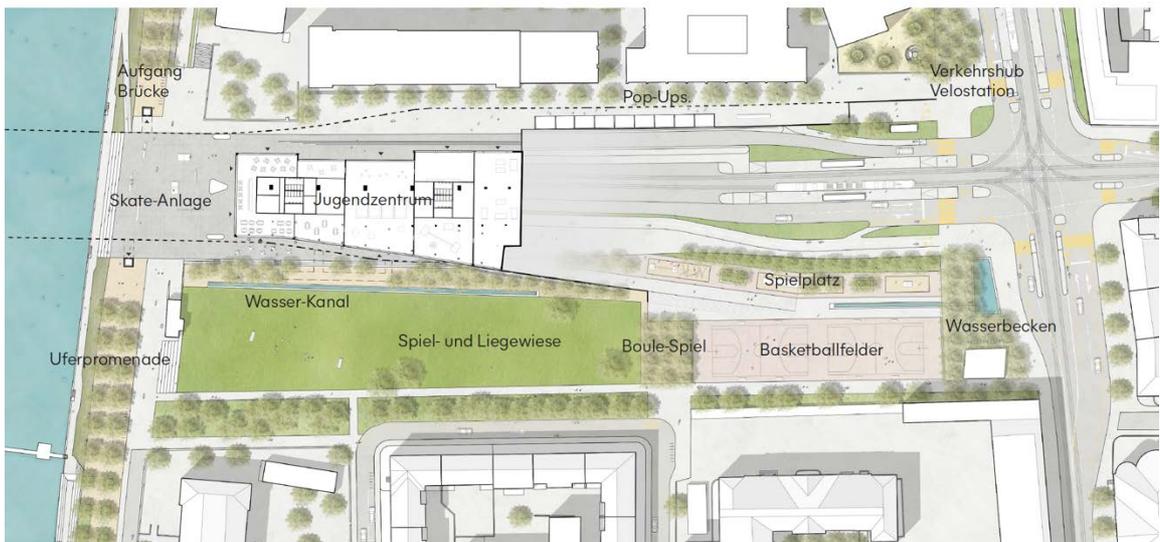
*rechts: räumlich atmosphärische Verknüpfung Ankunft S-Bahn mit Raumachse „Klybeckrain“, im Vordergrund der private Vorbereich am ehemaligen Hauptsitz CIBA, Team bbz/SNK/Dudler*

## 5. Würdigung der Teams

Die folgenden Würdigungen basieren auf dem Erkenntnisgewinn im Begleitgremium gemäss Teamabgaben vom Januar 2022. Die entsprechenden Unterlagen dazu finden sich im Anhang, mit Planwerk und Schlusspräsentationen.

### 5.1 Team bbz / SNK / Dudler

bbz Landschaftsarchitekten, Bern: Tino Buchs, Vinzenz Gurtner  
Salewski Nater Kretz, Zürich: Christian Salewski  
Büro Dudler, Biel: Felix Dudler



Auf der Basis einer umfassenden Analyse, welche sich profoundly auf eine weiträumige Betrachtung der Freiraumsituation im unteren Kleinbasel und im Klybeck abstützt, fokussieren die Projektverfassenden insgesamt 6 Leitgedanken der Planung, die nachfolgend beschrieben werden. Die Projektverfassenden stellen die 10-jährige Bauzeit ins Zentrum ihrer Überlegungen, die eine *'ganze Kindheitsperiode'* umfasst. Das setze alle Projektbeteiligten wie ASTRA, Kanton, Bauträger Klybeckplus und das Quartier mit seinen Organen in die Verantwortung, mit der Aufnahme der Planung am Rheintunnel und dem damit verbundenen temporären Wegfall der Dreirosenanlage auf einen Zustand hinarbeiten, welcher diesen bereits im Vorfeld kompensiert. 6 Leitgedanken gemäss den Verfassenden:

- 1) Entscheide sind immer partizipativ zu erarbeiten, der Mensch stehe immer im Zentrum der Entscheidungen.
- 2) alle Investitionen sollen umfassend nachhaltig sein und damit nicht ephemeral, sondern definitiv bleiben.
- 3) der Fuss- und Veloverkehr und seine Entwicklung sollen im Vordergrund stehen
- 4) das Quartier, das anerkanntermassen bezüglich Freiräume unterversorgt ist, solle gesamthaft von neuen zusätzlichen Freiräumen profitieren
- 5) die 10-jährige Baustelle soll gemäss einem abzustimmenden Drehbuch kuratiert werden und zum 'Attraktor' avancieren. Dazu werden über die 10 Jahre umfassende Massnahmen aufgebracht, die mit dem Baufortschritt interagieren
- 6) mit Blick auf die langfristige Sicherung der Lebensqualität sollen die Grünräume über eine entsprechende Infrastruktur umfassend vernetzt werden.

### **5.1.1 2022 – 2030: vor Baubeginn**

Die Verfassenden schlagen als zentrale Massnahme vor, den Uferpark bis 2030 – also bereits vor dem weitgehenden Verlust der Dreirosenanlage durch die Baustelleninstallation – im Bereich der heutigen Anlage bis zum rheinabwärtsliegenden Hafenkran fertigzustellen. Die nördliche Anlage entlang des Brückenkopfs (Arbeitstitel: Dreirosen Nord) soll mit adäquaten Aufwertungsmassnahmen mit Grünräumen und Infrastruktur gestärkt werden. Die Bereitstellung des Uferparkes verlangt einen Rückzug der Hafenbahn, was aus heutiger Sicht nicht der mittelfristigen Planung der Betreiberin der Rheinhäfen entspricht. Parallel dazu sind die weiteren Quartierfreiräume wie der Horburgpark, Matthäusplatz, Kaserne und Claramatte gezielt mit Blick auf Ersatzangebote für den Wegfall der Dreirosenanlage zu entwickeln. Es wird explizit darauf hingewiesen, dass das Fuss- und Veloverkehrsnetz rund um die Dreirosenanlage zu stärken ist, als Basis für eine funktionierende Grünraumvernetzung.

### **5.1.2 2030 – 2040: Bauzeit**

Für die gut 10-jährige Bauzeit wird eine umfassende Bespielung der Baustelle in ihren unterschiedlichen Phasen vorgeschlagen, in die alle Akteure einzubinden sind. Die Baustelle wird zum 'Attraktor' und in Anknüpfung an die Bauzeit der Nordtangente soll die Baustelle Aktivitäten ermöglichen, welche nur in einer entsprechenden Transitionsphase möglich sind. Diese Bespielung wird gemäss den Verfassenden in verschiedene Phasen zu gliedern sein. Die Vorschläge dazu sind breit. Sie sind in den eingereichten Unterlagen umfassend aufgezeigt. Zur Vorbereitung wird ein Partizipationsverfahren in den kommenden Jahren vorgeschlagen.

### **5.1.3 Ab 2040: Zielbild**

Das Zielbild sieht um 2040 eine wiedereröffnete Dreirosenanlage vor, welche in Fläche und Angebot die heutige Situation übertrifft und dank der Vernetzung mit den weiteren Quartierfreiräumen insgesamt an Nutzungsqualität gewinnt. Im Osten besteht der Auftakt aus dem bereits heute vorhandenen Wasserspiel begleitet von einem Bosquet als Sichtschutz zur Verkehrsachse. Weiter westlich sind zwei Spielfelder angeordnet, die zum Rhein mit einer Spiel- und Liegewiese abgeschlossen werden. Das Jugendzentrum soll neu von beiden Seiten bespielt werden. Unter der Brücke liegt wettergeschützt eine Skate-Anlage. Der Aufgang auf die Vorbrücke erfolgt im Bereich der Basketballfelder und nimmt der Topografie folgend weitere Freizeitnutzungen wie Klettern, Tischtennis und weitere Angebote auf. Die Topografie des Tunnelabgangs kann leicht in das Projekt integriert werden. Insgesamt tragen die verbesserten Beziehungen des Velo- und Fussverkehrs, die Verkehrsberuhigung, die Vernetzung zum Uferpark und Dreirosen Nord am andern Brückenkopf sowie verbesserte ÖV-Anbindung zu einer Stärkung des Ortes bei.

### **5.1.4 Sozialraum**

Mit der Feststellung: «10 Jahre Baustelle – eine ganze Kindheit» verweist das Team eindrücklich auf die Folgen des Eingriffs durch die Baustelle, wie auch auf die Wichtigkeit, in diesem Prozess die Menschen vor Ort ins Zentrum zu stellen. In einer Phase 0, die bereits jetzt beginnt, sollen räumliche und soziale Strukturen des angrenzenden Matthäusquartiers aktiviert werden. Das durch den Eingriff belastete Matthäusquartier soll durch gezielte Massnahmen gestärkt werden. Vorgeschlagen werden dazu nicht temporäre, sondern bleibende sozialräumliche Mehrwerte im Quartier. Diese Qualitäten wie

Begegnungsräume, Durchgänge als Treffpunkte, attraktive Verbindungen für den Fussverkehr und Vernetzungen von Grünräumen sollen schon vor Baubeginn partizipativ mit der Quartierbevölkerung entwickelt werden.

Eine interaktive Baustellenabspernung inszeniert die Baustelle. Zusammen mit Aktivierungen sowie Nutzungsmöglichkeiten für verschiedene Bedürfnisse werden soziale Interaktionen auf der Restfläche gefördert. Je nach Baustellenphase werden die Interventionen partizipativ weiterentwickelt. Insofern stellt der Prozess selbst einen bleibenden sozialräumlichen Mehrwert für die Zukunft dar. Das Team schlägt eine vertikale Verbindung vom Rheinufer auf die Brücke vor, welche die Vernetzung ebenfalls unterstützen kann.

Im Zielbild werden die Höhenunterschiede spielerisch überwunden, um eine möglichst gute Verbindung von der Klybeckstrasse zum Rhein zu ermöglichen. Das Jugendzentrum wird durch die Räume des Tiefbauamtes erweitert, das Bistro gegen den Rhein geöffnet. Diese sozialräumlich sinnvollen Massnahmen unterstützen den Bedarf an Freiraum und Begegnung. Das Team legt einen zentralen Fokus auch auf die nördliche Brückenseite, welche durch attraktive Nutzungsmöglichkeiten, wie dem durchgehenden Jugendzentrum, einer grossen Velostation und kleinen Essständen oder Ladenangeboten zu einer wichtigen, lebendigen Quartierverbindung wird.

### **5.1.5 Würdigung**

Die ausserordentlich sorgfältige und engagiert entwickelte Arbeit zeigt eine hohe Qualität für das Zielbild 2040. Es zeigt sich, dass sowohl quantitativ wie qualitativ der Status quo ante erreicht resp. gar übertroffen werden kann. Mit dem neuen Uferpark und den sich entwickelnden weiteren Freiräumen gemäss Leitbild klybeckplus wird ab 2040 ein interessantes und adäquates Angebot bereitstehen.

Die Verfassenden weisen mit Nachdruck darauf hin, dass die Phasen davor – also jene bis Baubeginn 2030 und die Bauzeit bis 2040 – die wahren Herausforderungen darstellen. Die Entwicklung des Uferparkes ist gemäss übereinstimmender Meinung der Verfassenden und des Beurteilungsgremiums zwingend voranzutreiben und vor der 10-jährigen weitgehenden Stilllegung der Dreirosenanlage zu vollenden. Begrüsst wird vom Beurteilungsgremium der Projektteil Dreirosen Nord am nördlichen Brückenkopf, der mit Blick auf die Frequenzen aus dem ÖV mit S-Bahn-Haltestelle adäquat entwickelt scheint und eine bedeutende Aufwertung der Verbindung zum Rhein aufzeigt.

Mit dem Beitrag wird überzeugend und anschaulich hergeleitet, dass ein Ersatz für die Dreirosenanlage nur gelingt, sofern über den Perimeter hinaus gehandelt wird. Die Ideen und Ansprüche dazu sollen in Partizipationsverfahren vertieft werden. Eine grossräumige Aufwertung mit zahlreichen sich ergänzenden Massnahmen kann so umgesetzt werden. Dabei leisten neue Grünräume gemäss Städtebaulichem Leitbild klybeckplus für die Sicherung einer langfristig funktionierenden grünen Infrastruktur einen entscheidenden Beitrag. Das systemische Vorgehen dieses Vorschlags wird als ausserordentlich wertvoll und vielversprechend erachtet.

## 5.2 Team META / SAGA / B&H

META Landschaftsarchitektur, Basel: Lars Uellendahl, Sonja Müller

SAGA Architektur, Basel: Salome Gutscher

Basler & Hofmann AG, Zürich: Manuel Oertle



Die Projektverfassenden analysieren zunächst das Kleinbasler Rheinufer zwischen den fünf Rheinbrücken, also zwischen Schwarzwald- und Dreirosenbrücke und zeigen anhand von Regelschnitten jeweils die Beziehung von Rhein zu Stadt, ergänzt durch standortspezifische Nutzungsdiagramme. Die Klarheit der Beziehung der Stadt zum Rhein wird im Bereich der Dreirosenbrücke mit der industriellen und infrastrukturellen Nutzung des Uferbereiches signifikant verändert. Die Infrastrukturflächen trennen Stadt und Rheinufer. Für diesen Bereich des Rheinuferes zwischen Dreirosenbrücke und Rheinhafen, resp. Wiesenmündung entwickeln die Verfassenden eine interessante, umfangreiche und ausgedehnte Vision, bei der zunächst die Ansprüche der Ökologie, der Schifffahrt und der Freizeitnutzung in einem austarierten Verhältnis zueinanderstehen. Die ökologische Vernetzung soll über Korridore entlang Rhein und Wiese sowie auf der Bahninfrastruktur erfolgen. Punktuelle Eingriffe ermöglichen Freizeitnutzungen, während zusätzliche Anlegestellen für die Kreuzfahrtschiffe Teil des Stadtbildes werden lassen.

Auf der Basis dieser inhaltsreichen Analyse werden eine Vielzahl von Zielbildern formuliert, welche weit gefasst die Dreirosenanlage mit ihren Plätzen ("Dreirosenplatz" – "Brückenplatz") und den zwei Gassen ("Klybeckrain" – Zähringerstrasse) und Parks ("Dreirosenpark" – "Klybeckpark") definieren. Es werden Zielbilder für Sport und Fitness formuliert, die den Boulevard der Dreirosenbrücke bereits heute aktivieren könnten. Im Weiteren werden Zielbilder für das Baumkonzept und für die Architektur der Dreirosenanlage formuliert. Diese Zielbilder bestechen durch ihre Sorgfalt in der konzeptionellen

Darstellung, tragen teilweise, vor allem auch mit dem Einbezug der bestehenden Brücke, wichtige neue Aspekte in die Diskussion. Der Weg zu den Zielbildern führt über Entwicklungsstrategien, welche entlang der Phasen beschrieben werden.

### **5.2.1 2022 – 2029: Baubeginn**

Die Verfassenden schlagen bewusst Entwicklungsstrategien vor, die eine gewisse Prozessoffenheit zulassen. Ziel sei es aufzuzeigen, wie mit gewissen Weichenstellungen Nutzungspotentiale erschlossen werden können, diese aber veränderbar bleiben. Dabei unterscheiden die Verfassenden zwischen permanenten und temporären Massnahmen. Als erste Massnahme (*permanenten Wegbereiter*) wird vor Baubeginn die nördliche Verbindung zwischen "Dreirosenplatz" und "Brückenplatz" - durch die Verfassenden „Klybeckrain“ genannt - ausgeweitet und die Dreirosenanlage auf diesen "Klybeckrain" geöffnet. Damit wird diese neue Verbindung auch für den Fuss- und Veloverkehr etabliert und unterstützt die Entwicklung des Werkareals Klybeck.

Als zweite temporäre Massnahme (*temporärerer Wegbereiter*) wird ein "Dreirosensteg" vorgeschlagen. Dieser Steg geht von der Klybeckstrasse ab, setzt im Süden parallel zur Zähringerstrasse entlang der heutigen Dreirosenanlage an und entwickelt sich entlang des Rheines bis zum Hafenkran, wo sich eine Rheinbadi etablieren soll. Er soll behindertengerecht sein, einen sicheren Schulweg garantieren und den Zugang zum Rhein als Kompensationsmassnahme zum Verlust der Anlage stärken.

Als dritte permanente Massnahme (*permanenten Wegbereiter*) soll der Raum zwischen Rheinufer und der östlichen Bebauung dauerhaft aktiviert werden. Dies geschieht über den neuen "Brückenplatz", der ohne Probleme vor den Baumassnahmen gebaut werden kann, dies geschieht aber auch mit der Erweiterung der Dreirosenhalle und dem Bau des grossen Freiraumes des "Klybeckpark" im Bereich des heutigen Hafenkranes.

### **5.2.2 2029 – 2039: Bauzeit**

Während der Bauzeit soll eine von den Verfassenden "Cirque de chantier" genannte Organisation entwickelt (ähnlich z.B. Nordtangente-Kunsttangente, NT-Areal oder Holzlager Klybeck) und damit Menschen gewonnen werden, die eine Körperschaft bilden, welche über die Laufzeit von 10 Jahren mit einer Vielzahl von Projekten, Veranstaltungen, Konzerten, Installationen, Happenings, Ausstellungen etc. die Spielräume dieser Megabaustelle freilegt. Dabei – so stellen die Verfassenden klar – kann nicht erst mit der Baustelle die Körperschaft aufgebaut werden, das muss deutlich vorher initiiert werden, dafür müssen die entsprechenden Aufträge freigegeben werden. Wie sich dieser "Cirque de chantier" in seiner Wirkkraft manifestieren wird, müsse nachvollziehbarerweise offenbleiben, allerdings schlagen die Verfassenden in ihrem Exposé diverse Möglichkeiten vor, die vom Beurteilungsgremium als durchaus sinnstiftend angesehen werden.

### **5.2.3 Ab 2040: Zielbild**

Die vorgängig beschriebenen Zielbilder sind umfassend ausgelegt und zeigen exemplarisch, dass für die Zeit nach 2040 sehr gute Optionen angeboten werden, die in Qualität und Fläche das heutige Angebot bei weitem übertreffen. Rein quantitativ wird die Fläche mehr als verdoppelt. Qualitativ stehen eine Vielzahl von differenzierten und adressierbaren Angeboten zur Verfügung, welche aufzeigen, dass die Entwicklung der Freiräume mit jener der Nutzflächen im Quartier standzuhalten vermag. Interessant ist der grossräumige Ansatz, bemerkenswert auch die Selbstverständlichkeit der Interventionen.

#### 5.2.4 Sozialraum

Das Team hat Nutzungsdiagramme für die Rheinufernutzungen im Stadtstrand im Süden, am steinernen Ufer in der Stadtmitte und für Hafenviertel von der Dreirosenbrücke an nördlich, erstellt. Mit diesen Nutzungsanalysen wird die aktuelle soziale Praxis in den Fokus genommen und es werden daraus für die sozialräumliche Einbettung des Areals nachvollziehbare Schlüsse für zukünftige Nutzungen während der Bauphase und für das Schlussbild gezogen. Das Team schlägt in Anbetracht der Entwicklungen vor, Ökologie, Schifffahrt und Freizeitnutzung gleichwertig zu behandeln. In ihren Ausführungen zeigen sie, dass die drei Aspekte gut integrierbar sind. Sie legen dar, dass trotz Schifffahrt auf dem Rhein punktuell Freizeitnutzungsinseln installiert und trotz ökologischer Vernetzung mit dem "Klybeckpark" und der "Klybeckbadi" zusätzliche, dringend notwendige Freiräume etabliert werden können. Dieser Ansatz zeigt so die Möglichkeit auf, dem Mangel an Freiraum mit neuen Flächen zu begegnen.

Im Zielbild setzt das Team die künftige Dreirosenanlage zwischen den "Dreirosenpark" an der Klybeckstrasse im Osten und den Brückenpark am Rhein, welcher dem offenen Bistrot einen Aussenraum zuschlägt. Die Anlage selbst wie auch das Gemeinschaftszentrum mit Bistrot sind damit gut erschlossen und erhalten zusätzliche Nutzungsräume. Zusätzlichen Nutzungsraum für Sport und Fitness bietet auch die Dreirosenbrücke. Damit wird die verbindende Funktion der Brücke zwischen den beiden Stadtteilen betont, unterstützt vom Treppenaufgang von der Rheinpromenade.

Die Bauphase wird von temporären Wegbegleitern unterstützt. Ziel dieser Installationen sind trotz Baustellenunannehmlichkeiten eine Durchwegung von Ost nach West mit einem Steg und die Betonung des Rheinufers mit einem auf dem Rhein liegenden Klybeckdock. Sozialräumlich aktiviert wird die Ost-West-Verbindung durch einen poetischen "Cirque de Chantier", mit welchem die Baustelle und Baustellenabgrenzungen inszeniert werden.

#### 5.2.5 Würdigung

Die umfassende Arbeit stützt zunächst auf eine interessante Analyse des Verhältnisses des Kleinbasler Stadtkörpers zum Rhein. Aufbauend auf dieser klugen Betrachtung wird der Blick nicht nur über die Dreirosenbrücke bis zum Hafen gerichtet, interessanterweise aber auch in Ost-West-Richtung über die Dreirosenbrücke. Diese Betrachtung ist stimmig und öffnet den Blick auf neue Potenziale wie die Aktivierung des Brücken-Boulevards. Die Methodik der Arbeit über Analyse, Zielbilder und die dafür vorgeschlagenen Entwicklungsszenarien ist stringent und erlaubt eine klare Darstellung nach aussen. Beindruckend die Dichte der Arbeit und die Schärfe der Konzeption. Im erweiterten Bereich der Dreirosenanlage sind die formulierten Zielbilder überzeugend. Der «Brückenplatz» beispielsweise ist eine präzise Antwort auf die klug umgedeutete Freizeitanlage. Die architektonischen und freiräumlichen Eingriffe sind massvoll, sind getragen von einer wohlthuenden Selbstverständlichkeit, die diesen Stadtraum umfassend aufwertet. Diese Arbeit zeigt in überzeugender Weise, dass die Ersatzmassnahmen – sofern sie in abgestimmte Entwicklungsszenarien eingebunden werden – bereits sehr kurzfristig und deutlich vor dem Baubeginn 2029 wertvolle Angebote sind, die über das Bauende hinaus fortbestehen können.

### 5.3 Team LAND / ASTOC

LAND Suisse Sagl, Lugano: Federico Scopinich und Davide Caspani  
ASTOC Architects and Planners, Köln: Ingo Kanehl



Die Projektverfassenden stützen ihre fundierten Interventionen für den erweiterten Bereich der Dreirosenanlage auf fünf Planungsthesen ab, die sich folgendermassen darstellen:

- Die «Nordspange», also der nördliche Bereich des Brückenkopfes, soll durch den Rückbau der Rampe und einzelner Gebäude aufgeweitet werden, um die Verbindung von der Klybeckstrasse zum Rhein umfassend zu stärken.
- Der südliche Rand des Werkareals Klybeck soll mit deutlich höheren Neubauten die Verbindung über die Brücke zum gegenüberliegenden Stadtraum herstellen.
- Der Freiraum um die Dreirosenbrücke mit der «Nordspange» und der Dreirosenanlage im Süden soll als zusammenhängender Raum verstanden werden, der sich als wachsender Gesamttraum versteht.
- Es werden neue Verbindungen geschaffen, die dann Stadtquartiere, Dreirosenanlage und Rheinufer besser verknüpfen, so z.B. eine Unterführung hinter der Freizeithalle unter der Dreirosenbrücke hindurch.
- Damit wird eine Aufwertung des Rheinufers angestossen. Wandernde Baumschulen, schwimmende Interventionen mit Stegen und Flossen, sowie gestapelte Freiräume als mehrgeschossige Architekturen mit Terrassen für Sport, Spiel, Kultur sind vorgeschlagene Massnahmen dazu. Die verschiedenen Nutzungsgruppen mit ihren Ansprüchen sollen integriert werden mit dem Ziel, dass die neue Dreirosenanlage noch stärker als heute in das Netz der Kleinbasler Freiräume eingebunden wird.

#### 5.3.1 2022 – 2029: Baubeginn

Die Verfassenden schlagen als vorbereitende Massnahme bis zum geplanten Baubeginn 2029 vor, dass zunächst der «Riegel» am Südrand des Werkareals Klybeck zurückgebaut wird. Die Neubauten sollten stärkere räumliche Verbindungen ins Werkareal Klybeck ermöglichen, gleichzeitig aber auch über die Höhenentwicklung die räumliche

Klammer über die Dreirosenanlage schaffen. Gleichzeitig ist auch die Nordrampe an der Dreirosenbrücke rückzubauen, um der Entwicklung der "Nordspange" (Namensvorschlag vom Team, in der Testplanung auch „Klybeckrain“) genügend Raum zu geben. Damit sind die Voraussetzungen für die Neugestaltung dieser „Nordspange“ gegeben, die mit diversen Angeboten einerseits die Aufenthaltsqualität entscheidend erhöht, andererseits aber auch die Verbindungen von Klybeckstrasse und neuer S-Bahn-Station zum Rhein stärken wird. Als Kompensationsmassnahme ex-ante für die bauzeitliche Reduktion der Fläche der Dreirosenanlage soll der gestapelte Freiraum entstehen. Dabei werden entweder ein Standort im Bereich der «Nordspange» oder im rheinuferseitigen Bereich der heutigen Dreirosenanlage vorgeschlagen.

### **5.3.2 2029 – 2039: Bauzeit**

Für die Bauzeit werden drei Phasen definiert. Die erste – von den Verfassenden Bauabschnitt A (2029-30) genannt – sollen viele der "temporären Landschaften" umgesetzt werden. Dazu zählt die 'wandernde Baumschule', die aus einer grossen Anzahl eingetopfter Bäume besteht, welche flexibel im Interventionsperimeter bewegt werden können, bevor sie dann 2040 an ihrem definitiven Standort gesetzt werden. In dieser Phase beträgt der Flächenverlust auf der Dreirosenanlage rund 30%, welcher mit vorgeschlagenen vorgängigen Massnahmen (gestapelte Landschaften, Nordspange) bereits kompensiert sind. Die Ufergestaltung ist wie beschrieben voranzutreiben, wo immer möglich bereits dauerhaft, aber auch temporär. Im Bauabschnitt B (2030-2037), wo der Flächenverlust rund 80% beträgt, werden die Verluste u.a. kompensiert durch die schwimmenden Interventionen im Rhein, den Skygärten auf den Bauplatzinstallationen und weiteren Massnahmen. Im letzten Bauabschnitt C (2037-2039) ist der Flächenbedarf der Baustelle Rheintunnel auf 5% der Fläche reduziert. Das erlaubt gemäss den Verfassenden den Ausbau des Freizeitentrums, die Öffnung der Nord-Süd-Verbindung sowie den Neubau der Dreirosenanlage. Über die ganze Zeitspanne wird über ein sogenanntes LIM (Landscape Integration Modeling) gestütztes Monitoring das Projekt begleitet und die Ökosystemeffekte gemäss den vier Kriterien wie Klimaleistung, Wasserleistung, grüne Leistung und Leistungsüberwachung mit Blick auf die Steuerung des Projektes erfasst.

### **5.3.3 Ab 2040: Zielbild**

Unter dem Titel "Von der Stadt zum Wasser" wird die Dreirosenanlage ähnlich der heutigen Ausdehnung vorgeschlagen. Die 'Nordspange' wird durch die "klybeckplus-Terrassen" zusätzlich aktiviert, die Verbindung Nord-Süd wird mit einer Unterführung gestärkt. Die neue Dreirosenanlage zeigt sich über der Abfahrt als Esplanade, welche in die Dreirosen-Terrassen überführen. Ein Wasserfeld im Osten, ergänzt nach Westen durch Spiel- und Sportbereiche und eine Liegewiese zum Rhein ergänzen die freiräumlichen Angebote. Der temporäre gestapelte Freiraum wird rückgebaut, der Rheinuferpark wird definitiv verortet und die Bäume gesetzt, die schwimmenden Interventionen werden durch ein weiteres Rheinschwimmbad abgelöst. Es zeigt sich, dass im Zielbild die hohen Qualitäten des Bestandes erreicht werden. Es entsteht eine klar strukturierte Grünanlage. Durch die Aufweitung nach Norden mit der «Nordspange», vor allem aber auch durch die neue Unterführung entsteht eine Grosszügigkeit, welche glaubwürdig Stadt und Rhein verbinden kann.

### 5.3.4 Sozialraum

Das Team LAND/ASTOC entwickelt für die Bauphase interessante temporäre Landschaften mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten für eine heterogene Quartier- und Stadtbevölkerung. Dem Freiraummangel, welcher sich insbesondere während der Bauphase stark akzentuiert, setzt das Team einen gestapelten Freiraum entgegen. Für die Platzierung werden zwei Varianten vorgeschlagen: auf der Restfläche der Dreirosenanlage und auf dem Werkareal Klybeck. Letztere unterstützt die aus sozialräumlicher Sicht sinnvolle Öffnung des Werkareal Klybeck und die nordseitige Aktivierung, welche die Ost-West-Verbindung ermöglicht. Das Team schlägt unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten für den gestapelten Freiraum mit den Skygärten vor. Neben Spiel, Sport, Gastro und Begegnung wird damit auch die Aussicht auf die Baustelle in Szene gesetzt.

Im Zielbild nimmt das zukünftige Freiraumkonzept konkreten Bezug auf die unterschiedlichen Nutzungsgruppen. Mit der Unterteilung der Anlage in Spiel, Sport und Park wie auch der höher gelegenen Esplanade werden Nutzungsmöglichkeiten für alle Altersgruppen ausdifferenziert wie auch ruhigere und lebendigere Orte ausgewiesen. Betont wird die Ost-West-Verbindung von der Stadt zum Wasser mit spielerischen Überwindungen der Topografie. Zudem wird die trennende Wirkung der Brücke durch die Dreirosen-Passage entschärft. Dies eine sinnvolle Möglichkeit, die Quartiere Matthäus- und Klybeck stärker zu verbinden. Mit dem Fokus auf das Schaffen von Verbindungen und der Öffnung des Werkareal Klybeck von Beginn weg, wie auch mit der Idee des stapelbaren Freiraums für unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse, wählt das Team einen interessanten, sozialräumlich ausgerichteten Ansatz, welcher schon während der Bauphase Mehrwerte für die Bevölkerung bieten kann.

### 5.3.5 Würdigung

Die Arbeit ist sehr differenziert entwickelt und bietet viele interessante und prüfenswerte Aspekte. Zunächst provoziert das Projekt mit dem Abbruch der an die Dreirosenbrücke angehängten nordseitigen Einfahrtsrampe in die Autobahn. Allerdings zeigt sich gerade durch diese Massnahme, dass eine Aufweitung des Raumes für dessen Aneignung zentral ist. Dass fehlende Fläche durch einen temporären terrassenartigen weiterverwendbaren Neubau kompensiert wird, ist prüfenswert. Der Standort im Bereich der „Nordspange“ ist zu favorisieren, damit kein zusätzlicher Flächenverlust der ohnehin raren Freiflächen entsteht. Die schwimmenden Interventionen im Rhein stellen mit Blick auf die Naturgefahren, die Schifffahrt, den Uferschutz etc. eine grosse Herausforderung dar, die aus heutiger Sicht noch nicht als realistisch betrachtet werden darf. Das gleiche gilt für die wandernde Baumschule, die gemäss den Erfahrungen der Stadtgärtnerei den hohen Herausforderungen im städtischen Raum (Wasserhaltung, Vandalismus) möglicherweise schwer Stand halten kann. Dennoch sind solche Ideen ernsthaft zu prüfen und mit Pilotprojekten konkrete Erfahrungen zu sammeln, da solche Module einmal entwickelt im ganzen Stadtgebiet temporär zum Einsatz kommen können und für die Bevölkerung kurzfristig einen Mehrwert darstellen. Das Konzept weist überzeugend nach, dass es unverzichtbar ist, bereits vor Baubeginn umfassende Massnahmen umzusetzen, dank derer während der Bauzeit der Stadtraum um die Dreirosenanlage ein funktionsfähiger Grünraum im städtischen Angebot darstellt. Das Zielbild nach 2040 verspricht eine hohe Qualität. Die grosse Sorge gilt auch in dieser Arbeit der Zeit vor und während der Baustelle, wo tragfähige Lösungen mit allen Akteuren auszuhandeln sind. Dafür sind in dieser Arbeit tragfähige Optionen angeboten, welche wesentlich zu einem fruchtbaren Dialog beitragen werden.

## 6. Perspektiven einer integralen Stadtentwicklung

Die Testplanung Dreirosen zeigt deutlich die Untrennbarkeit der Raum- und Funktionszusammenhänge im Stadtgefüge, räumlich und zeitlich. Auf der Zeitschiene werden die Abhängigkeiten aber auch die Potentiale noch sichtbarer. Es lässt sich auch nachweisen, wie einzelne Eigeninteressen bei gemeinsamen und koordinierten Abstimmungen echte Mehrwerte für alle erreichen könnten. Diese Möglichkeiten eröffnen sich allerdings erst, wenn eine verbindliche Zusammenarbeit in einem mehrjährigen Prozess aufgenommen wird. Daraus folgt der Vorschlag, die Akteure im Folgeprozess an einen «Verhandlungs-Raum» zu beteiligen.

Untenstehendes Bild zeigt die «städtebauliche Betroffenheit» rund um das Kernstück Dreirosenanlage. Das Quartier Matthäus im Süden mit den Schulen und Wohnbauten, mit einer sehr hohen sozialräumlichen Dichte verbindet sich gegen Norden mit einem sich nun umgenutzten Werkareal ganz anderer Historie und Massstäblichkeit. Der Frei- und Uferraum Rhein strahlt bis in die östlichen Bereiche zum Horburgpark. Alle Elemente bedingen einander und gehören in ihrer zukünftigen stadträumlichen Verwebung eng zusammen.



*Darstellung der ineinandergreifenden Grün- und Freizeitflächen rund um die Dreirosenbrücke, die Wechselbeziehungen zum Wasser und in die alten und neuen Quartierräume*

### 6.1 Die Planungspartner

Mit Planungspartnern sind die direktbetroffenen Stakeholder im Perimeter der Testplanung angesprochen. Sie sind im Begleitgremium vertreten.

Zu den Interessen, Kompetenzen und Pflichten:

- Kanton BS insbesondere mit den Departementen BVD, FD, ED, PD, WSU, den jeweiligen Fach- und Dienststellen: Öffentliches Interesse, Planungshoheit, Obhut der planungsrechtlichen und gesetzlichen Basis
- Werkareal Klybeck, Eigentümerschaften Rhystadt und SwissLife: Längerfristige Transformation und Entwicklung mit ganzheitlichem Verständnis
- ASTRA, Bundesamt für Strassen, Bauherrin Rheintunnel im Auftrag des Bundes,

Projektstand Rheintunnel Auflageprojekt (AP), Basis bewilligtes Generelles Projekt (GP) vom 11. November 2020

- Schweizerische Rheinhäfen (Port of Switzerland): Betreiberin Hafenbahn und Hüterin der Schifffahrtsinfrastruktur Häfen und Wasserstrasse, ortsspezifisch mit Schiffsanlege unterhalb der Dreirosenbrücke.
- Quartierbewohnende und Quartierorganisationen vertreten durch das Stadtteilsekretariat Kleinbasel und die JuAr: ein selbstbewusstes, vielfältiges und vielseitiges Quartierleben mit grosser Anspruchshaltung zum Lebensraum Stadtquartier und seinen Qualitäten.

## 6.2 Dreirosen, räumliche und zeitliche Abhängigkeiten

Mit Vertretenden der oben genannten Planungspartner wurden folgende Erkenntnisse diskutiert. Sie wurden jeweils mit vorwiegend positiver Rückmeldung zur Kenntnis genommen. Die Themen und Erkenntnisse sind Grundlage für eine vorgeschlagene Zusammenarbeit in einem Folgeprozess.

Die Teilprojekte sind Resultate aus den Ideen der Teamarbeiten und der Diskussion. Sie lassen sich räumlich verorten, betreffen meist mehrere Akteure direkt, unmittelbar oder potenziell. Mit der gemeinsamen Umsetzung lassen sich Mehrwerte generieren. Diese sind von Zeitschritten abhängig und werden nachfolgend entsprechend gruppiert. Im Folgeprozess wird dann auch die finanzielle und wirtschaftliche Seite zu verhandeln sein. Die Stadtentwicklung wird so neben den räumlichen Dimensionen auch die Dimension der Finanzierung und der Zeit einbeziehen.

### 6.2.1 Massnahmen vor der Bauzeit Rheintunnel

Die Periode ab sofort bis zu einem möglichen Baustart des Rheintunnels soll genutzt werden. Einerseits muss ohnehin einiges im Umfeld der Dreirosenanlage neu organisiert werden. Die Entwicklung des Werkareals Klybeck ist im Gange, der Öffentlichkeitsdruck nimmt zu und die Aufgaben des Freiraumes und der Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit werden auch im Zusammenhang mit den weiter nördlich gelegenen Entwicklungen Einfluss haben, sei es am Rheinufer oder an der Klybeckstrasse. Zudem ist die Neuformulierung Freiraum vor dem Anspruch der klimagerechten Stadt politisch und fachlich gesetzt.

Schlüsselmassnahmen im Kontext Dreirosenanlage vor einer Bauzeit Rheintunnel:

- Öffnung des Werkareals am Südrand: „Klybeckrain“ als neue Adresse und die Durchwegung zum Rhein. Eine gute Verbindung Klybeckstrasse - Rheinufer mit Velo- Fussverkehr, Anlieferung.
- Freizeithallen bekommen Spielraum gegen Norden, wenn die Stadtreinigung einen neuen Standort erhält.
- Lärmschutz an der Nordseite der Dreirosenbrücke, eine wichtige Voraussetzung für gemeinsamen Mehrwerte im Freiraum, aber auch für die zukünftige Nutzung im heutigen Werkareal Klybeck
- Antizipation der baulichen und frei- und sozialräumlichen Entwicklung im Werkareal Klybeck
- Neue Aufenthaltsqualitäten am Rheinufer, Verbindung zum Westquai mit Schiff- und Hafentmosphäre, mit Industrie und Stadtraum, Freizeitleben und Ökologie als komplementäre Herausforderung
- Möglicher Ersatz für zeitweise nicht zu Verfügung stehende Grün- und Spielflächen am Rheinufer
- Vertikalerschliessung Rheinufer – Dreirosenbrücke
- Sport- und Freizeitnutzung auf der Dreirosenbrücke



*Räumliche Darstellung der Schlüsselmassnahmen im Kontext Dreirosenanlage heute bis Baubeginn Rheintunnel*

### 6.2.2 Optionen während der Bauzeit Rheintunnel

Die oben zusammengefassten Teilprojekte bereiten eine Bauzeit Rheintunnel vor. Sie sind aber unabhängig davon schon wesentliche Bausteine der neuen Entwicklung und setzen eine erste neue Freiraumdimension. Mit der Baustelle Rheintunnel und deren Installationsflächen setzt eine Zeit ein, in der stufenweise Ersatz geschaffen werden muss. Die Testplanungsergebnisse zeigen auf, dass es Möglichkeiten gibt. Diese müssen aber vertieft und entsprechend verhandelt werden.

Die Baustelle wächst und verschiebt sich gemäss Bauetappen nach Westen. Ersatzflächen für Freiräume sind am Rheinufer, auf dem Wasser und in den Zwischennutzungspotentialen im Werkareal Klybeck zu suchen.

Die Schlüsselmassnahmen während einer Bauzeit:

- Bereitstellung von Alternativen am Rheinufer und vernetzt in den Quartieren
- Inszenierung der Baustelle mit Einblicken, kulturellen Anlässen, Provisorien
- Vertiefung der Bauphasen und Minimalisierung der bauzeitlichen Beanspruchung
- Besondere Beachtung der südlichen Seite der Dreirosenanlage mit lärmschützenden Massnahmen zu den Schulen und den Wohnungen
- Durchwegung, Mobilität für den Fuss- und Veloverkehr



*ab ca. 2029 / 2030*



*ab ca. 2034*



*ab ca. 2035 / 2036*

### 6.2.3 Die Zeit nach dem Bau Rheintunnel

Ab etwa 2040 kann die Neugestaltung der Dreirosenanlage beginnen. Da davor aber im grösseren Perimeter gedacht wurde, sollte dies nun auch als Chance genutzt werden. Es wird möglich sein, etwas grössere Freizeithallen, die neue Erschliessung am

„Klybeckrain“, die neue Situation am Rheinufer und die etablierten Nutzungen auf der Brückensüdseite als Entflechtung zu nutzen. Heutige Konfliktstellen innerhalb der Dreirosenanlage können dadurch entschärft werden. Laute, lichtintensive Nutzungen, wie Spielflächen können auf die Brücke und die Tunneldecke verlagert werden, begrünte, kühlende Flächen bleiben im Bereich der heutigen Anlage.



*Die Umsetzung eines Wettbewerbes zur neuen Dreirosenanlage ab ca. 2040*

#### **6.2.4 Freizeithallen Dreirosen - Ein Statement aus Sicht der Betreiber JuAr**

Zitat Marc Moresi Leiter Freizeithallen

Das Freizeitzentrum Dreirosen hat mit seinem breit gefächerten sozio-kulturellen Angebot für die gesamte Stadt Basel und insbesondere für das Quartier Klybeck einen gesellschaftlich wichtigen, wertvollen und ganz besonderen Stellenwert, der nach gut 15 Jahren des Bestehens allseits anerkannt ist. Daher ist es aus unserer Sicht sehr wichtig, uns als lokal tief verankerte/s Haus/ Organisation weiterhin bei den vielen bevorstehenden und langfristigen Planungsschritten im Rahmen des weiteren Projektentwicklungsprozesses so weit möglich und machbar direkt miteinzubeziehen.

Natürlich ist uns bewusst, dass es Grenzen gibt/ geben wird, wo und wie weit die aktive Beteiligung gehen kann, und ebenfalls ist klar, dass übergeordnete Ebenen der städtischen Behörden, wie z. B. Vertreterinnen und Vertreter des Erziehungsdepartementes, stark involviert werden.

Dennoch erachten wir es aufgrund der Grösse/ Komplexität des Gesamtprojektes und der besonderen Konstellation des Freizeitentrums (in Bezug auf unseren Stellenwert wie auch hinsichtlich unserer «Direktbetroffenheit» durch das Projekt) als unabdingbar, dass auch wir vom Zentrum selbst direkt involviert bleiben. Im bisherigen Verlauf hat das aus unserer Sicht hervorragend funktioniert, war und ist für alle Seiten positiv und generiert Mehrwert für alle.

Das Freizeitzentrum Dreirosen hat einen grossen Stellenwert in der Stadt und eine grosse Wichtigkeit für sehr viele Menschen aus dem Quartier. Dadurch hat es als Institution auch ein Potential, der Bevölkerung zu vermitteln, dass neben grossen Einschränkungen, die das Projekt für das Quartier mit sich bringen wird, ihre Anliegen und Bedürfnisse in die Planung miteinfließen. Dies kann dazu beitragen, die Akzeptanz für das gesamte Projekt positiv zu fördern.

## 7. Folgeprozess - Empfehlungen zur Umsetzung

### 7.1 Handlungs- und Umsetzungsagenda

Mit einem Folgeprozess soll eine Umsetzungsagenda ausgearbeitet werden. Bausteine dazu bilden die untenstehenden Teilprojekte, deren gegenseitigen räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten und die Kostenfolgen. Den Beteiligten des Folgeprozesses steht diese Auslegeordnung zur Verfügung.

### 7.2 Teilprojekte

Die im Folgenden beschriebenen Teilprojekte sind Module und Bausteine zur integralen Stadtgestaltung. Es handelt sich um stadtplanerische Massnahmen oder um Projektideen, wie sie aus den Teamarbeiten der Testplanung und den Erwägungen dazu erkennbar sind. Die Teilprojekte können zumindest teilweise eine gewisse Eigenständigkeit haben.

Im Begriff Teilprojekte sind sowohl behördenverbindliche Planungen wie auch einzelne Projektplanungen bis hin zu bereits sehr konkreten Bauprojekten eingeschlossen. Kurzfristige und langfristige Massnahmen sollen aufeinander abgestimmt werden. Es wird schrittweise und aufwärtskompatibel gedacht. Das ist nachhaltig und birgt zudem Potential für «Win-Win-Erfolge».

Es bestehen bezüglich Realisierungshorizont, Kosten und Funktion offensichtliche räumliche und strategische Zusammenhänge. Die Beteiligungen, Verantwortlichkeiten und die Umsetzung sind im Folgeprozess zu verhandeln.

### 7.3 Zeitschritte, chronologische Abstimmung

Die Teams haben sehr genau untersucht, welche Möglichkeiten für eine Bereitstellung von Frei- und Grünraum zu welchen Zeiten zu Verfügung gestellt werden könnten. Die Blickwinkel beruhen auf verschiedenen Perimetern. Gleich ist aber immer die Betrachtung vor und während einer Bauzeit des Rheintunnels. Die Bauphasenplanung, soweit bekannt, wurde von den Teams genau analysiert. Die Teilprojekte lassen sich in drei Umsetzungsperioden gruppieren.

#### 7.3.1 Periode 2023 – 2030

Teilprojekte, die in der Zeit vor dem Baubeginn des Rheintunnels und unabhängig davon als Provisorien oder auch als Dauerlösungen erstellt werden können.



### 7.3.2 Periode 2030 – 2040

Teilprojekte, die während der Bauzeit erfolgen, abhängig von terminlichen Bedingungen sind oder im direkten Zusammenhang mit dem Bau- und Installationsplatz des Rheintunnels im Gebiet der Dreirosenanlage stehen.



### 7.3.3 Periode nach 2040

Teilprojekte, die erst nach Inbetriebnahme des Rheintunnels umgesetzt werden, weil sie die Wiederherstellung nach der Baustelle vom Rheintunnel betreffen oder die Entwicklung bzw. Planung noch andauert: Fortsetzungen Werkareal Klybeck, Zukunft Trinationale S-Bahn.



## 7.4 Teilprojekte Stadtentwicklung Basel Nord und Rheinhafen

Die hier genannten Planungsmassnahmen besitzen übergeordneten Charakter, haben aber durchaus konkreten Einfluss auf das Umfeld Dreirosen und Rheinufer. Sie wurden in der Testplanung einerseits berücksichtigt andererseits nehmen einzelne Ideen der Testplanungsergebnisse Bezug auf übergeordnete Planungsideen. Federführend sind die Fach- und Dienststellen des Kantons und / oder die Rheinhäfen.

### 7.4.1 Stadtteilrichtplan Kleinhüningen - Klybeck

Diese wichtige Grundlage für die weiteren Planungsschritte ist in Arbeit. Die vorliegenden Erkenntnisse der Testplanung sollen hier einfließen.

### 7.4.2 Grünraumversorgung Matthäus

Im ganzen Quartier besteht heute eine Grünraumunterversorgung. Diese kann nur in integrierten Kleinmassnahmen aufgearbeitet werden. Vorbereiche der Häuser und der Verkehrsraum müssen neu interpretiert werden. Bei den Teamarbeiten gibt es anschauliche Hinweise zu solchen Begrünungs- und Entsiegelungsmassnahmen.

### 7.4.3 Leitbild Rhein, Teilbereich Rheinufer Kaserne – Rheinhafen

Die Idee eines Leitbildes Rhein beschränkt sich auch nicht auf die spezifischen Erkenntnisse aus der Testplanung. Das Koordinationsinstrument wird in der Beratung zur Testplanung erwähnt, weil Erkenntnisse aus dem räumlichen und sozialräumlichen Potential Rheinufer auch grosse Mehrwerte für den Raum Dreirosen entstehen.

### 7.4.4 Schiffsanlege bzw. Schiffsrochade

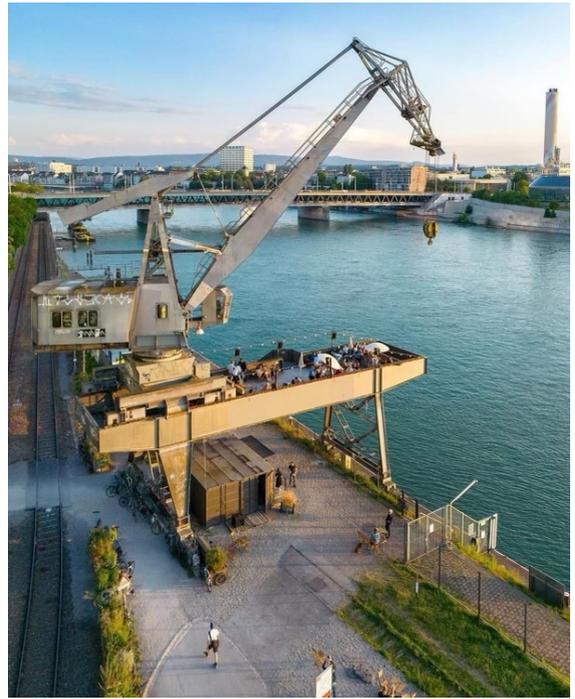
Eine Machbarkeitsstudie soll die zukünftigen Schiffsanlegestellen prüfen und ermitteln. Die Vorgaben sind von der Schifffahrt abhängig. Hochwasser, Durchfahrtsbeschränkungen, Lotsendienst, Störfallbedingungen etc. beeinflussen die Liegeplatzanordnung und damit auch die Ufergestaltung und Nutzung an der geplanten Rheinuferpromenade. Gleichzeitig sollen auch die Bedingungen der Stadtentwicklung eine Rolle spielen.

### 7.4.5 Rheinuferpromenade Dreirosen - Dreiländereck



Die nach Norden erweiterten Rheinuferpromenade geht mit der Stadtentwicklung Westquai und Klybeckquai einher. Am Rheinufer ist das Zusammengehen von Aufenthalt, Freizeit, Ökologie, Schiffsanlegeplätze und die Hafenhafen optimal zu klären. Dieser Stadtraum ist mit seinem Alleinstellungsmerkmal prominentes

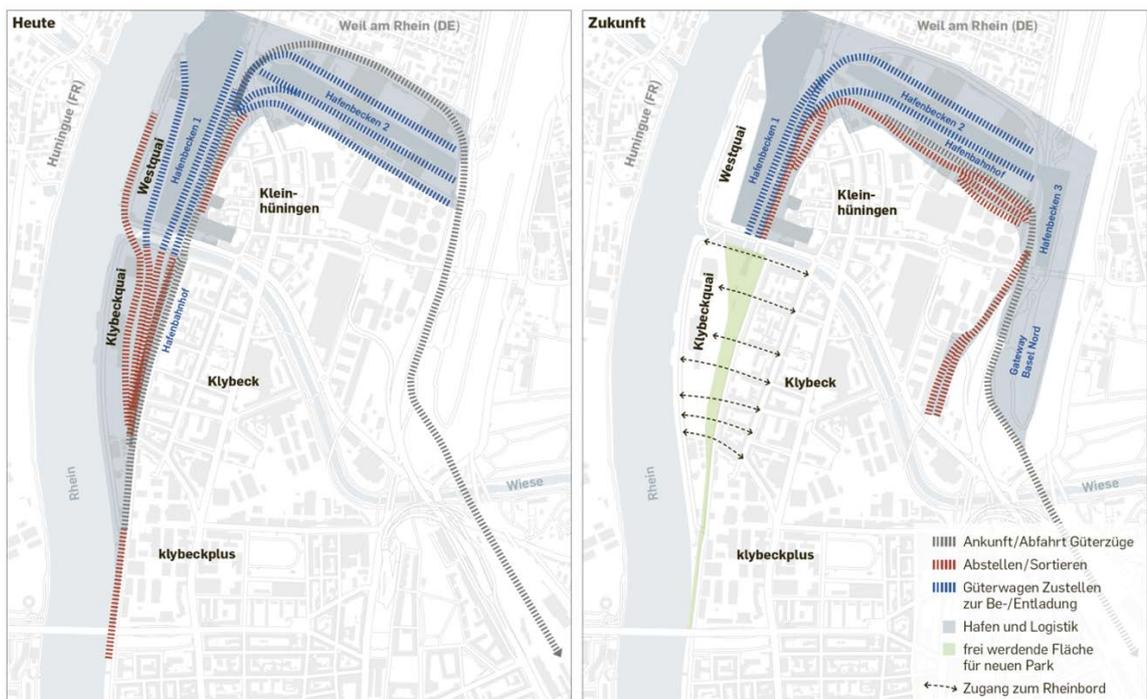
Rückgrat der sozialräumlichen, aber auch ökologischen Stadtentwicklung. Der heute bereits eröffnete Begegnungsort Hafenkran ist symbolisch ein erster Baustein dazu. Der zukünftig vernetzt gedachte Stadtraum Dreirosen wird Teil davon.



Fotos vom Hafenkran mit der nun eröffneten Sunset Bar, © Simon Lutz, 2023

#### 7.4.6 Rückzug / Umbau Hafenbahn

Die teils gegensätzlichen Interessen bei der Stadtentwicklung und der Hafeninfrastruktur sind nicht nur gegeneinander abzuwägen. Sie müssen idealerweise zu Neuordnungen und entsprechenden Mehrwerten für alle Beteiligten führen. Offensichtlich braucht es Ausgleichsmassnahmen und eine gezielte zeitliche und finanzielle Koordination. Die Zeitschritte sind auch Gelegenheit für ein Konzept mit gut überlegten Provisorien und weiteren Elementen, die synergetisch genutzt werden können.



Die Rückzugsstrategie der Hafenbahn gemäss Medienmitteilung des Regierungsrates Basel-Stadt vom 1. Februar 2023. Siehe auch die entsprechenden Regierungsratsbeschlüsse vom 17. Januar 2023 und vom 13. Juni 2023

## 7.5 Teilprojekte der Periode vor dem Bau Rheintunnel, 2023 – 2030

Die hier genannten Massnahmen und Teilprojekte können im Zusammenhang mit dem späteren Bau des Rheintunnels gelesen werden. Sie können aber auch völlig unabhängig davon umgesetzt werden und dienen der Mehrwertschöpfung in der Stadtentwicklung Basel Nord mit den Quartieren Klybeck, Matthäus und dem Umraum der Dreirosenanlage.

Vorschlagsweise sind für die folgenden Teilprojekte dieser Periode mögliche Federführungen angegeben. Das ist im Folgeprozess zu überprüfen und jeweils festzulegen. Dies gilt auch für die offensichtlich vielseitigen Beteiligungen weiterer Stakeholder und den Fach- und Dienststellen des Kantons sowie für die Beteiligungen aus den Quartieren. Mit der gemeinsamen Bearbeitung können Kompetenz und Organisation nach Bedarf und Zweckmässigkeit neu delegiert werden.

Die späteren qualitätssichernden Verfahren sollen mit Partizipationsprozessen vorbereitet werden. Es ist zu prüfen, wann diese sinnvoll einzusetzen sind. Der Einbezug der Anwohnerschaft ist wichtig und kann mit entsprechenden Werkstattverfahren gut mit den bereits angelaufenen Prozessen koordiniert werden.

### 7.5.1 Grün- und Freiraum im Werkareal Klybeck

Mit dem Richtprojekt und dem Städtebaulichen Leitbild klybeckplus wird im umgenutzten Areal neuer Grünraum geschaffen. Das Leitbild beschreibt konzeptionell ausgearbeitete und verhandelte Lösungsansätze. Die Resultate der Testplanung Dreirosen antizipieren das erwähnte Leitbild im Werkareal Klybeck. Mit der sogenannten Esplanade im südlichen Teil des Werkareals Klybeck entsteht ein wertvoller Freiraum, der indirekt auf das Umfeld der Dreirosenanlage ausstrahlen wird. Für die Vernetzung und Erreichbarkeit ist er zudem sehr wertvoll, ebenso für die urbane, nachbarschaftliche Entwicklung.

Federführungen	Potential / Ziele
Rhystadt, SwissLife, Stadtgärtnerei, S&A	Nachhaltige Stadtentwicklung im Werkareal Klybeck mit Anschluss an die Stadt, Umsetzung Städtebauliches Leitbild klybeckplus

### 7.5.2 Brückenschlag Klybeck - St. Johann

Beidseitig des Rheins entwickeln sich ganze Stadtteile mit neuen Bewohnerinnen und Bewohnern und mit vielen neuen Arbeitsplätzen. Die Dreirosenbrücke verbindet diese und rückt wie die oberen Brücken Basels stärker ins städtische Umfeld.

Im Fokus steht der Anzug 22.5172 vom 27.4.2022 im Grossen Rat, Überweisung an den Regierungsrat 11.5.2022: Statt «Betonpiste Dreirosenbrücke» wünscht man sich eine stadt- und sozialräumliche Aufwertung auf der Brücke.

Schwerpunkt für neue Nutzungen auf der Brücke dürfte der «Outdoorsport» und Aufenthalt sein. Besonderes Augenmerk gilt dem überbreiten Seitenbereich auf der Oberwasserseite der Brücke. Die Koordination mit der Planung einer neuen Dreirosenanlage ist wichtig, weil die eingedeckte Rampe zum Rheintunnel am Brückenende mehr Fläche anbieten wird und diese Flächen mit dem Seitenbereich auf der Brücke zusammenhängen. Das ist eine Chance für kleine Spielfelder und Aufenthalt.

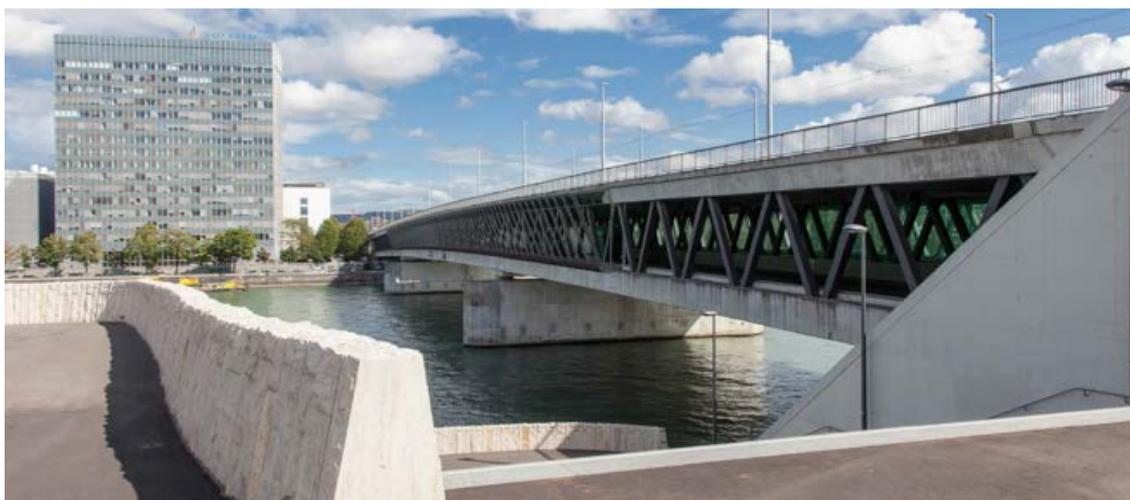
Da insbesondere bauliche Massnahmen auf der Brücke auch den Kompetenzbereich des ASTRA betreffen, ist bei der Projektentwicklung eine frühzeitige Klärung mit dem Bundesamt sicherzustellen. Aufwertung und Aktivierung auf der Dreirosenbrücke kann ab sofort umgesetzt werden. Der Teilbereich an der Dreirosenanlage ist mit der zukünftigen Baustelle und der Neugestaltung der Dreirosenanlage zu koordinieren.

Das Baustellenkonzept und die Planung einer neuen Dreirosenanlage nach dem Bau des Rheintunnels werden mitbestimmend. Eine frühzeitige Koordination ist somit unerlässlich und muss in den Pflichtenheften «Aufwertung Dreirosenbrücke» und «Neue Dreirosenanlage» beschrieben werden.

Federführung	Potential / Ziele
PD Stadtentwicklung	Umsetzung Anzug, Etappe für weitere Schritte planen.

### 7.5.3 Lärmschutz Dreirosenbrücke

Die Nordseite der Dreirosenbrücke und der Zwischenraum zwischen den Fahrbahnbrücken unten ist heute offen. Die Südseite der Brücke ist verglast. Die dortige Lärmschutzwirkung ist eindrücklich. Ein nordseitiger Lärmschutz ist für das Wohn- und Arbeitsumfeld im umgenutzten Werkareal Klybeck sehr relevant. Die Aussenraumqualität unter der Brücke und an der Fortsetzung der Rheinuferpromenade wird mit einer Lärmschutzlösung stark aufgewertet. Es existiert ein bewilligungsfähiges Projekt, das die Störfallvorgaben beider Tunnelsysteme, also des heutigen Horburgtunnels und eines zukünftigen Rheintunnels berücksichtigt.



Visualisierung aus den Projektunterlagen (Aegerter & Bosshardt Ingenieure und Planer, 2019)

Federführung	Potential / Ziele
BVD TBA	Aufwertung Rheinufer und Klybeck

### 7.5.4 Nutzungsentwicklung im Werkareal Klybeck

Die Investoren kümmern sich derzeit auch um die Nutzungspotentiale im Werkareal Klybeck. Wechselwirkungen aus dem Raum Dreirosen insbesondere während der Bauzeit des Rheintunnels sollen einbezogen werden. Die Gegenwerte entstehen unter anderem mit der neuen Adresse am „Klybeckrain“ und der schrittweisen Vernetzung des Stadt- raumes.

Federführungen	Potential / Ziele
Rhystadt, SwissLife	Stadtentwicklung, Identitätsfindung und Marktentwicklung

### 7.5.5 Konzept Durchwegung Dreirosen

Rund um die Situation Dreirosen wurden in der Testplanung verschiedene Lösungen für die Vernetzung vor, während und nach dem Bau des Rheintunnels aufgezeigt. Die Konzeption ist zu vertiefen. Die Potentiale für Verbesserungen gegenüber heute und im Hinblick auf die zukünftige Nutzungsdichte sind erkannt. Die Konzepte sollen die Ansprüche für den lokalen und übergeordneten Veloverkehr und den sicheren Fussverkehr berücksichtigen. Das gilt räumlich sowohl für die Dreirosenanlage und das Rheinufer als auch für die Verbindungen über die Dreirosenbrücke.

Federführung	Potential / Ziele
BVD Mobilität	Aufwertungen durch verbesserte Erreichbarkeit Gute und sichere Durchwegung für den Velo- und Fussverkehr, kurz- und mittelfristig

### 7.5.6 Vertikalverbindung Rheinufer – Dreirosenbrücke

Alle Teams machen Vorschläge für eine direkte, vertikale Verbindung vom Rheinufer auf eine neu belebte Dreirosenbrücke. Es gilt vertieft zu prüfen, ob die Erschliessung beidseitig der Brücke sinnvoll ist und was eine Lift- und Treppenanlage genau leisten muss. Es handelt sich um eine architektonisch anspruchsvolle Lösungssuche an der markanten Dreirosenbrücke. Im Weiteren sind die Raumverhältnisse am Rheinufer, die Kosten und Kostenbeteiligungen zu prüfen.



Visualisierung Treppenturm an der Dreirosenbrücke (Team META/SAGA/B&H)

Federführung	Potential / Ziele
BVD TBA	Aufwertung Adresse Erreichbarkeiten

### 7.5.7 „Klybeckrain“

Ein wichtiger Teil der Durchwegung im Gebiet Dreirosen ist die Öffnung des Raumes nördlich der Dreirosenbrücke. Diese Aussenräume im Werkareal Klybeck sind heute nicht öffentlich zugänglich. Eine Adressierung und die atmosphärische Aufwertung ist entscheidend für die nachbarschaftliche Vernetzung des Stadtraumes. Alle Beteiligten können davon profitieren. Insbesondere aber erweitert die Öffnung eine wichtige Beziehung im Fuss- und Veloverkehrsnetz mit der Möglichkeit einer Entlastung der Dreirosenanlage vor, während und nach dem Bau des Rheintunnels. Die erwünschte Durchgängigkeit ist teilweise mit grösseren Umbauten verbunden. Kurzfristig können auch Provisorien wie Rampen und Passagen helfen. Alle Teamarbeiten machen Vorschläge, die hier unter dem Arbeitstitel „Klybeckrain“ zusammengefasst werden. Eine Umsetzung ist nur zusammen mit den privaten Grundeigentümern des Werkareals Klybeck machbar. Im Gegenwert entstehen dort eine neue Adresse und günstige räumliche Bedingungen für die Arealöffnung.



*Visualisierung der neuen Durchgängigkeit im heutigen Werkareal Klybeck von der Klybeckstrasse zum Rhein  
Team META/SAGA/B&H*



*Darstellung „Klybeckrain“ mit Blickrichtung Rhein.  
Team bbz/SNK/Dudler*

Federführungen	Potential / Ziele
BVD TBA, Rhystadt, Swiss-Life	Durchwegung, neue Adresse, Regelung Funktion und Berechtigungen

### 7.5.8 Baute am Südrand im Werkareal Klybeck

Am vorgeschlagenen öffentlich begehbaren „Klybeckrain“ wird Rhystadt als Eigentümerin eine Neubau- oder Umbausituation vorlegen. Diese Baute ist ein attraktiver Auftakt bei der Adressierung nordseitig der Brücke. Daher wird er mit dem Respekt gegenüber der privaten Eigentümerschaft als Vorgabe in die Testplanungssynthese aufgenommen.



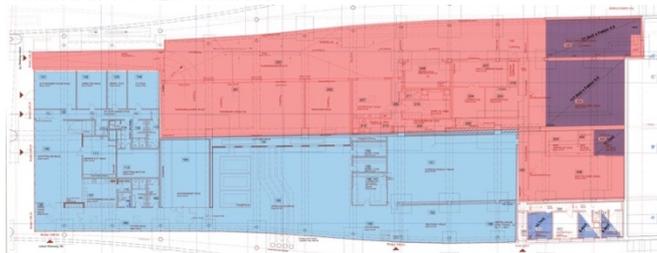
Darstellung der baulich und freiräumlich angedachten Entwicklung im südlichen Teil des Werkareals Klybeck gemäss Städtebaulichem Leitbild Klybeckplus

Federführung	Potential / Ziele
Rhystadt	Neue Adresse und Öffnung des Werkareals Klybeck

### 7.5.9 Stadtreinigung Dreirosenbrücke

Die Diensträume der Stadtreinigung unter der Brücke und die vermieteten Bootslagerplätze nehmen gut die Hälfte des zu Verfügung stehenden Raumes ein. Den südlichen Teil nutzt die Freizeithalle Dreirosen. Mit der neuen Adresse zum Werkareal Klybeck sollte diese Situation überdacht werden. Das TBA sucht und prüft alternative Standorte für die Stadtreinigung und könnte damit eine sehr gute Kompensation für die Freizeithallen während dem Bau des Rheintunnels anbieten. Gleichzeitig könnte so eine attraktivere Adresse zum Werkareal Klybeck („Klybeckrain“) entstehen. Für die Freizeithallen ergäbe sich daraus ein grosser Mehrwert.

*hellblau: Freizeithallen*

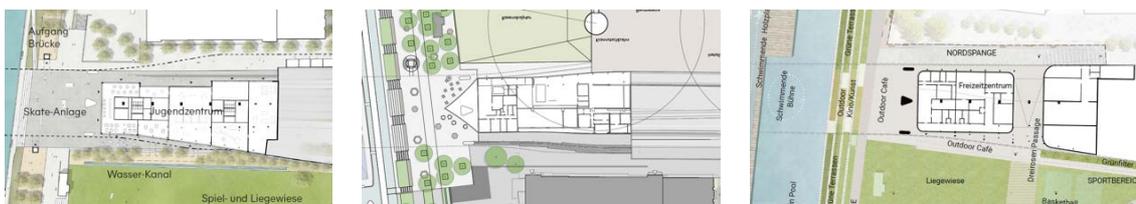


*rosa und violett: Stadtreinigung und private Vermietungen.*

Federführungen	Potential / Ziele
BVD TBA, FD IBS	Reduktion oder Alternativstandort zu Gunsten lokalem Raummanagement während und nach der Bauzeit Rheintunnel

## 7.5.10 Erweiterte Freizeithallen

Eine Erweiterung der Freizeithallen gemäss Vorschlägen aus den Teamarbeiten dient der zukünftigen Bedeutung des Ortes. Die Planung Rheintunnel mag hier als Impuls für eine Überarbeitung der über die Zeit gewachsenen Nutzungsstruktur in den Räumen unter der Brücke dienen. Die provisorische Nutzung während der Bauzeit des Rheintunnels erhält die Identität der Freizeithallen vor Ort. Danach ist eine Vergrösserung gegenüber heute angezeigt. Die Platzverhältnisse sind schon heute knapp. Die von den Teams eingebrachten Varianten sollen mittels gezielter Verfahren vertieft werden.

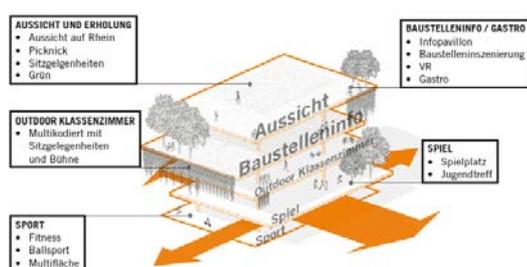


Die drei Varianten für neue Freizeithallen mit zusätzlich neuen Adressen zum Rhein und zum Werkareal Klybeck, von links nach rechts: bbz/SNK/Dudler, META/SAGA/B&H, LAND/ASTOC

Federführungen	Potential / Ziele
BVD S&A, TBA FD IBS	Erweiterung der Freizeithalle als Chance, Alternativen mit bestehender Nutzung Stadtreinigung lösen

## 7.5.11 Provisorien Freizeithallen

Während der Bauzeit ist die Nutzung der Freizeithallen stark eingeschränkt. Sofern noch keine Lösung direkt im Brückengebäude möglich ist, müssen ausserhalb Provisorien erstellt werden. Das ASTRA wird den Installationsplatz Dreirosen so dimensionieren, dass Lösungsvorschläge für provisorische Freizeitnutzungen Platz haben können. Andere Lösungen sind zu gegebener Zeit zu prüfen.



Temporäre Landschaft, Beispiel gestapelte Freiräume (Team LAND/ASTOC)

Federführung	Potential / Ziele
ASTRA	Kompensationen je nach verhandelter Ausgangslage bei anderen Optionen

### 7.5.12 Gestaltung Umfeld Klybeckstrasse (private Bereiche, Allmend)

Mit langfristigem Blick auf die Stadtentwicklung Quartier Klybeck fordert der Kanton eine Anbindung an die Trinationale S-Bahn. Das zukünftige Quartierumfeld sollte unbedingt mit einer S-Bahnstation erreichbar sein. Der Südzugang einer unterirdischen S-Bahn-Haltestelle sollte im Raum Dreirosen liegen. Die Teams haben aufgezeigt, wie der Raum an der Klybeckstrasse dazu vorbereitet werden kann. Dies kann schon im Zusammenhang mit der Durchwegung und dem „Klybeckrain“ geschehen (siehe oben).

Federführung	Potential / Ziele
BVD TBA	Öffentliche Durchwegung, Aufenthalt

### 7.5.13 QS-Verfahren Gestaltungsprojekt Dreirosenanlage

Eine neue Dreirosenanlage ist mit einem entsprechenden Wettbewerbsverfahren zu planen. Die wichtigen Elemente für ein Pflichtenheft des Wettbewerbes müssen baldmöglichst mit der Bearbeitung der kommenden Phasen des Projektes Rheintunnel koordiniert werden. Insbesondere betrifft dies die strengen Vorgaben für die technischen Gebäude und Räume des Rheintunnels, sowie für die Tunnelentlüftung im Störfall. Auch die neuen Möglichkeiten im Freiraum auf der Brücke und dem Tunnel sowie bezüglich Freizeithallen sollen gut koordiniert werden. Neu soll der Perimeter Dreirosenanlage mit dem Rheinufer und dem "Klybeckrain" gelesen werden.

Federführung	Potential / Ziele
BVD STG, S&A	Neue Parkanlage, koordiniert mit Projekt und Bauetappen Rheintunnel. Abstimmung mit neuen Adressen und zusätzlichen Räumen der Freizeithallen, sowie dem angedachten „Klybeckrain“

### 7.5.14 Flankierende Massnahmen Grünraum (Hinweis)

Die beiden Quartiere Klybeck und Matthäus sind heute chronisch unterversorgt. Mit den erwarteten Wachstumsraten bezüglich Wohnbevölkerung, insbesondere im Werkareal Klybeck und dem mehrjährigen Wegfall der Dreirosenanlage wird diese Situation noch kritischer. Daher sind weitere Möglichkeiten von flankierenden Massnahmen in verschiedenen Formen zu prüfen. Die Teams machen beispielsweise Vorschläge zur Grünraumentwicklung und Entsiegelung in umgewidmeten Strassenzügen, Begrünungen an Fassaden, Stapelung von Grünraum am Rheinufer.

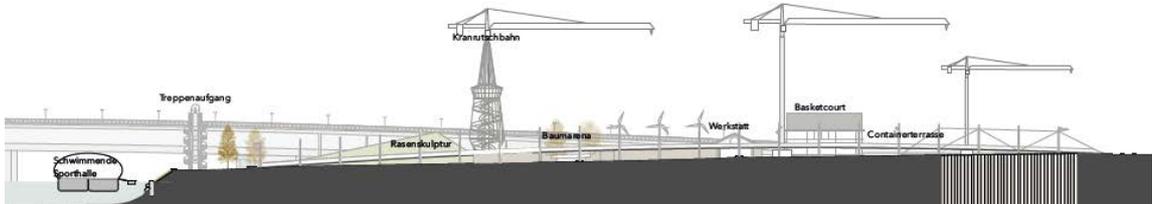
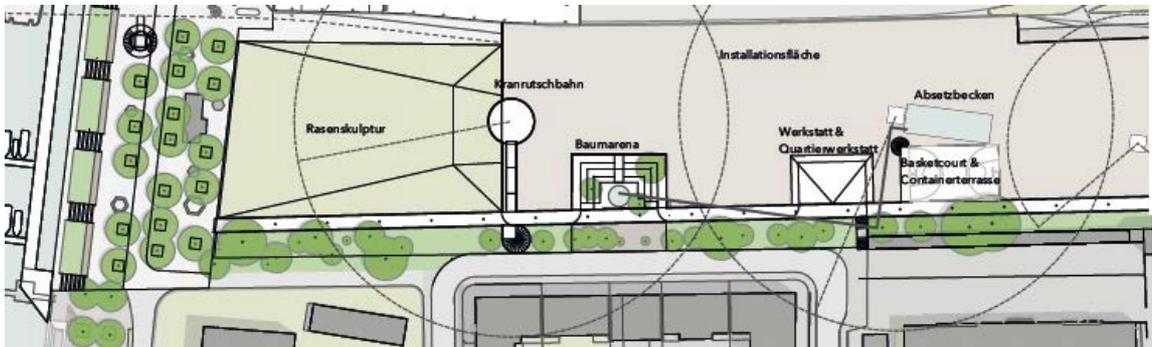
Federführung	Potential / Ziele
BVD, STG	Entsiegelung, Aufenthalt, Mobilität

## 7.6 Teilprojekte während der Bauzeit Rheintunnel 2030 - 2040

### 7.6.1 Baustelle Dreirosen als Teil des Stadtlebens

Eine Information- und Kommunikation zur Baustelle ist unabdinglich. Insbesondere wird es eine herausfordernde Aufgabe sein, die Baustelle während der langen Bauzeit zu kuratieren. Die kreative und den Zeitschritten und Bauphasen angepasste «stadträumlich und atmosphärische» Begleitung der Baustellen über mehrere Jahre ist an diesem Ort

um so wichtiger. Die Teamarbeiten deuten Potentiale an. Die Ideen sollen daher noch weiter vertieft werden. Das Team bbz/SNK/Dudler fordert explizit ein Partizipationsverfahren, das die Quartierbevölkerung in der Vorbereitung zur Bauzeit einbezieht. Für die Phase Auflageprojekt und Bewilligung wird es wichtig, dass die nötigen Mittel und Kompetenzen dazu im Projekt Rheintunnel und in einem Begleitprogramm berücksichtigt und in die weitere Planung einbezogen werden.



*Synergien: Lärmschutz gegenüber Schulen und Wohnungen und Einsichten in die Baustelle  
Team META/SAGA/B&H*

Federführung	Potential / Ziele
PD Stadtentwicklung	Vielfältige Kuration und Inszenierung einer Grossbaustelle im Stadtraum, Partizipation

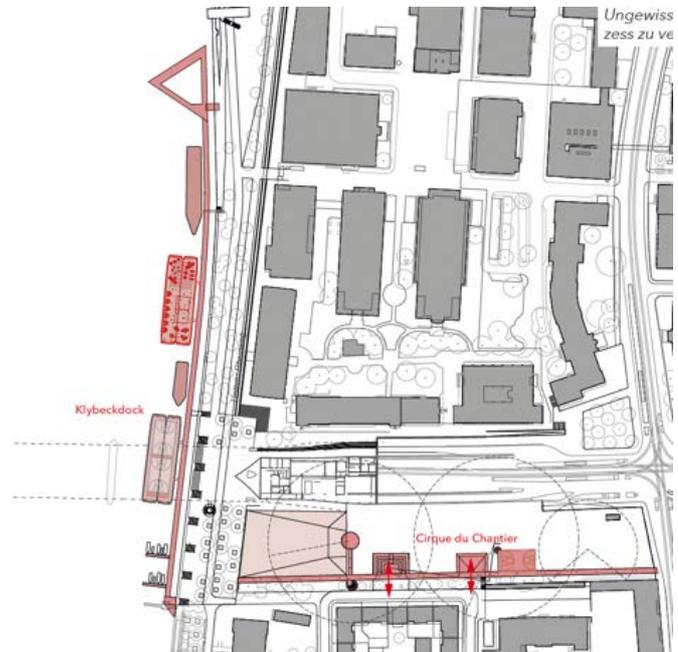
### 7.6.2 Häuserzeile Klybeckstrasse 170-174

Die Gebäude an der Klybeckstrasse stehen während der Bauzeit Rheintunnel direkt am Baustellenrand. Das ASTRA kümmert sich um das Vorgehen während dem Bau. Die städtebaulichen Vorschläge der Teams zu dieser Fragestellung wurden diskutiert. Eine Neuformulierung der Architektur und der städtebaulichen Situation drängt sich nach Meinung des Begleitgremiums nicht auf. Eine städtebauliche Neuorientierung wird hier vorerst nicht erwogen. Für die Bauzeit gilt es gute sozialräumliche Konzepte, z.B. mit Zwischennutzungen im mittleren Gebäude (Nr. 172) zu entwickeln. Derzeit besteht noch kein Handlungsbedarf.



### 7.6.3 Provisorisch Einrichtungen auf dem Wasser

Während der Bauzeit können Freizeitnutzungen auf dem Wasser eine grosse Hilfe sein und sozialräumlichen Druck auffangen. Der Nutzen und die Bewilligungsfähigkeit muss noch geprüft werden. Auffallend ist diesbezüglich der Wunsch nach lokalen Bademöglichkeiten, in Kombination mit dem Rheinschwimmen. Ein Übergang von provisorischen in permanente konzessionstaugliche Strukturen ist zumindest prüfenswert.



Ideen für Bade- und Freizeiteinrichtungen auf dem Wasser unter der Dreirosenbrücke  
links: Plan Team LAND/ASTOC, rechts: Plan Team META/SAGA/B&H



Beispielbilder Team META/SAGA/B&H

Federführung	Potential / Ziele
S&A	Prüfung von Optionen und Einrichtungen auf dem Wasser, koordiniert mit Umwelt und Rheinschifffahrt

#### 7.6.4 Horburgpark

Im Horburgpark stehen Sanierungs- und Aufwertungsarbeiten an. Sie sollen den Park attraktiver und für eine grössere Nutzerdiversität zugänglich machen. Die Federführung für eine Vertiefung und Umsetzung liegt bei der Stadtgärtnerei. Sie ist mit dem Umfeld abzustimmen. Es ist denkbar, dass hier für den Ausfall der Dreirosenanlage während der Bauzeit des Rheintunnels Kompensationsleistungen eingeplant werden können, sofern die Gesamtbilanz am Rheinufer ungenügend bleibt.

Federführung	Potential / Ziele
BVD, Stadtgärtnerei	Sanierung Parkanlage, mögliche Provisorien für die Bauzeit

### 7.7 Stadtraumgestaltung nach Inbetriebnahme Rheintunnel ab 2040

#### 7.7.1 Umsetzung Gestaltungsprojekt Dreirosenanlage

Die Neugestaltung der Dreirosenanlage im Perimeter der heutigen Situation muss vor und während der Bauzeit Rheintunnel koordiniert und bearbeitet werden. Möglich ist eine Umsetzung in Etappen, die den Fortgang der Baustelleninstallation antizipiert. Die Umsetzung des Wettbewerbsresultates ist dann ein Teil der Bauabschlussarbeiten des Rheintunnels. Die Erkenntnisse aus dem Partizipationsverfahren sollten mit der Umsetzung eingelöst werden.

Federführung	Potential / Ziele
BVD, Stadtgärtnerei	Neue Anlage, koordiniert in neuer Vernetzung mit Rheinufer, Brücke und Klybeck, idealerweise mit Entflechtung heutiger Konfliktpotentiale

#### 7.7.2 Handlungsprogramm Freiraumprojekte

In den Vertiefungsarbeiten des Folgeprozess sollten die angedachten Projektideen der Testplanung aufgenommen werden. Sie sollen Teil der Zielsetzungen der Stadtentwicklung Basel Nord werden. Die Koordination durch den Stadtteilrichtplan Klybeck – Kleinhüningen läuft. Wünschenswert ist ein klares Handlungsprogramm, insbesondere zu den Freiraumprojekten und -leitbildern.

## 8. Fazit - Grundsätzliche Erwägungen und Erkenntnisse

### 8.1 Terminkoordination mit allen Akteuren

Die bestehende Terminplanung Rheintunnel muss verstärkt mit den weiteren Grossprojekten koordiniert werden. (Handlungsbedarf für Beteiligte, Betroffene und Akteure)  
Die Zeitschiene für das Projekt Rheintunnel steht grundsätzlich. Mit den folgenden Planungsstufen in der Detailplanung lässt sich die Koordination mit Betroffenen und Planungspartnern weitere Optimierungen zu.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Generelles Projekt (GP)		2017 – 2020			★	11.11.20 Genehmigung GP durch Bundesrat								
Erarbeitung Ausführungsprojekt AP (= Auflageprojekt)					2020 - 2022									
Öffentliche Auflage inkl. Einsprachenbehandlung (Vorliegen PGV)							2022 - 2025							
Beschaffung PV/Spezialisten Phasen 32, 41, 51-53								2023						
Erarbeitung Detailprojekt DP									2024 - 2026					
Unternehmerausschreibungen											2026 - 2028			
Frühest möglicher Baubeginn													2029	★

Grobterminprogramm Projekt Rheintunnel (Stand Herbst 2022)

Im Raum Dreirosen findet ein dicht ineinander geschachtelter Stadtentwicklungsprozess statt. Auslöser sind das Projekt Rheintunnel und die Entwicklungen auf dem ehemaligen Werkareal Klybeck. Direkt wirksam sind auch die Entwicklungen des Rheinhafens und in der Folge die Umnutzung der Hafenareale am Klybeckquai und Westquai. Damit verbunden ist die Neugestaltung des Rheinuferes, die Freizeit- und Sportnutzung am Ufer und in der Uferzone oder auf der Dreirosenbrücke. Die Quartiere Matthäus und Klybeck müssen die Unterversorgung von Grün- und Freiräumen aufarbeiten.

Die Teilprojekte überlappen sich teilweise gegenseitig, sei es räumlich, funktional oder auch terminlich. Sie tangieren vertragsrechtliche oder durch hoheitliche Rechte und Vorgaben bestehende Verpflichtungen und Kompetenzen. Es ist daher unabdinglich, gemeinsame Koordinations- und Ausgleichsverhandlungen zu führen. Dies sollte kontinuierlich, mit Geduld und über Jahre möglich bleiben. Die Koordination betrifft auch die Terminplanung des Grossprojektes Rheintunnel.

### 8.2 Bezug zu den Planungsinstrumenten des Kantons

Der Kanton BS hat die Ausarbeitung des Stadtteilrichtplanes Klybeck - Kleinhüningen gestartet. Die Erkenntnisse aus der Testplanung Dreirosen gehören einerseits zu den Planungsschritten des Projektes Rheintunnel unter Federführung des ASTRA, andererseits sollen die langfristigen Massnahmen in die Richtplanung oder in weitere geeignete Planungsinstrumente des Kantons einfließen.

Im Weiteren wurden mit der Diskussion im Begleitgremium vertiefende und grundsätzliche Gefässe angesprochen, die es in die laufenden Planungsprozesse einzuordnen gilt:

- Hauptkoordination: Stadtteilrichtplan Klybeck - Kleinhüningen
- Leitbild Rhein
- Projektbild Rheinuferpromenade
- Inszenierung Grossbaustelle in der Stadt: Kuration, Begleitung, Ausgleichmassnahmen etc.
- Partizipationsprozesse

Weitere Kurz-, Mittel- und Langfriststrategien sind zu ergänzen:

- Strategiebild Trinationale S-Bahn
- Klimamassnahmen: Stadtklimakonzept, Klimaschutzstrategie
- Stadtlogistik
- Stadt der kurzen Wege: Mobilitätsstrategie, Teilrichtplan Fuss-/Wanderwege und Velo
- Bedarfsproduktion in der Stadt
- Ernährung, Urban Gardening
- weitere

## **8.3 Planungs- und Projektorganisation**

### **8.3.1 Folgeprozess**

Der Folgeprozess der Testplanung wurde unter den Planungspartnern am 3. Februar 2023 vorbesprochen. Das Bekenntnis zur Zusammenarbeit soll in einem LOI festgehalten sein.

Das Potential bei einer gemeinsamen Weiterentwicklung der Teilprojekte ist erkannt. Ein Vorgehen auf der strategischen und operativen Ebene soll nun gemeinsam entwickelt werden. Auf Grund weiterer Erkenntnisse zum Vorgehen können Vertiefungsaufträge oder gezielte Varianzverfahren, wie Wettbewerbe, Studienaufträge etc. vorbereitet werden.

### **8.3.2 Ver – Handlung – Raum**

Kanton Basel-Stadt mit den entsprechenden Planungs- und Dienststellen – SRH – Eigentümer Werkareal Klybeck, SwissLife und Rhystadt – Quartiere (Stadtteilsekretariat) – ASTRA bilden eine permanente Planungsorganisation unter der Federführung Kanton (BVD: Tiefbauamt, Städtebau & Architektur und Stadtgärtnerei)

Voraussetzung sind eine phasengerechte Beteiligung der jeweils betroffenen Akteure und die entsprechende Verhandlungsbereitschaft im Abgleich der jeweiligen Interessen und Bedürfnisse. So lassen sich multilateral Ausgleich- und Kompensationsmassnahmen zu Mehrwerten formen. Es ist gut möglich, dass die Verhandlungen zu Ausgleichsergebnissen führen, die nicht rein monetär ausgetragen werden müssen. Es wird ein sehr wertvolles integrales Handeln vorausgesetzt, das Schnittstellen anerkennen darf, diese aber immer geordnet und geklärt überbrücken kann.

Eine gemeinsame Absichtserklärung könnte eine gute Basis für den Folgeprozess sein, allenfalls beglaubigt durch die verantwortlichen Vertreter der Planungspartner, hoheitlich bekräftigt durch einen Regierungsratsbeschluss.

### 8.3.3 Organisation

Der Folgeprozess soll auf einer strategischen und operativen Ebene geführt und bearbeitet werden. So wie die verschiedenen Beteiligungen muss auch die genaue Struktur einer Organisations- und Koordinationsform noch ausgearbeitet werden.



*Vorgeschlagene Organisationsform mit strategischer und operativer Ebene*

### 8.3.4 Schlüsselerkenntnisse zum Stadtraum Dreirosen

- Die zeitliche und räumliche Abstimmung unter den Planungspartnern im Raum Dreirosen Klybeck und Matthäus ist unabdingbar.
- Es gibt ein grosses Potential, das vor einer Bauzeit Rheintunnel genutzt werden kann. Es dient den ohnehin notwendigen Massnahmen zur Stadtraumentwicklung, die Massnahmen sollten daher von allen Beteiligten vorgebracht werden.
- Die kommende Zeit bringt viel Neues und Bewegung im Sozialraum. Mit Partizipationsverfahren soll und kann die Quartierbevölkerung einbezogen werden. Konzepte sollen vor und während der Bauzeit Rheintunnel gemeinsam erarbeitet werden. Die Baustellen sind Teil eines Lebensraumes der betroffenen Quartierbevölkerung.
- Die Öffnung des südlichen Werkareals Klybeck gemäss städtebaulichem Leitbild Klybeckplus steht im direkten Zusammenhang mit dem Stadtraum Dreirosen: Neue Adressen, Durchgängigkeit, die Beziehung Klybeckstrasse – Rheinufer helfen dem gesamten Quartiergefüge und entlasten die Dreirosenanlage.
- Die Freizeithallen sind ein Brückenstein und Verbindungselement bei der neuen Nord-Süd Beziehung Klybeck Werkareal – Dreirosenanlage und Matthäus-Quartier. Ihre Erweiterung hilft sowohl dem zukünftigen Quartierleben als auch beim Raumangebot während einer Bauzeit Rheintunnel.
- Die Gestaltung Rheinufer hilft über die Defizite bei der Freiraumversorgung während der Bauzeiten Rheintunnel und allenfalls auch für das Klybeck Werkareal. Das Rheinufer ist ein Baustein mit hoher Priorität. Die Abstimmung mit dem Rückzug der Hafentunnel und mit der Schiffsanlege ist eine Schlüsselmassnahme.
- Die Baustelle Rheintunnel und der dazugehörige Installationsplatz müssen ein Gesicht zur Stadt haben. Während der Bauzeit sind neben den üblichen Schutzmassnahmen Projekte zur Inszenierung, zur Kompensation mit Kultureinrichtungen, Ersatzflächen, Provisorien und Vernetzungen möglich.
- Massnahmen zur Vernetzung und Mobilität lassen sich zu Gunsten aller Beteiligten zeitnahe umsetzen.

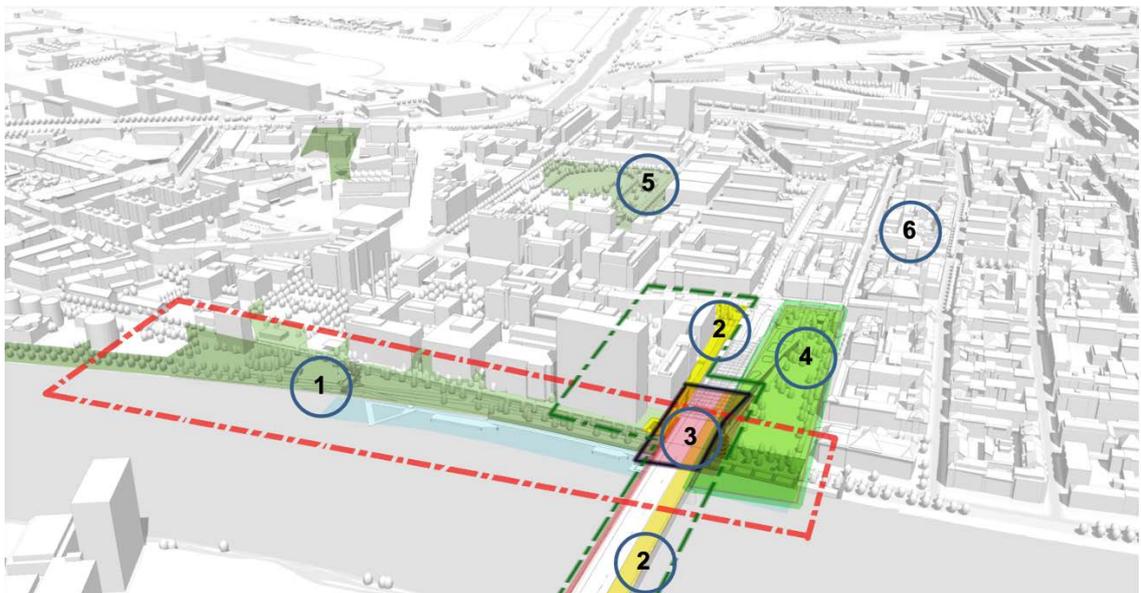
- Der öffentlich begehbare Raum kann zu allen Tages- und Jahreszeiten mit entsprechenden Massnahmen sozialräumlich aufgewertet werden. Es macht Sinn in diesem anspruchsvollen Hotspot ein Konzept zur Bespielung unter Einbezug der Quartierbevölkerung spielen zu lassen.
- Langfristigere Massnahmen für eine mögliche S-Bahn Haltestelle lassen sich heute schon gut vorbereiten. Eine Raumsicherung ist mit den Eigentümerschaften des Werkareals Klybeck zu regeln.

#### 8.4 Gruppierung von möglichen Vertiefungsarbeiten

Die Teilprojekte werden durch Vertiefungsarbeiten reflektiert und geprüft. Diese Arbeit ist im Folgeprozess genauer zu definieren. Siehe auch Kapitel 7.

Die Teilprojekte sind bezüglich räumlicher, zeitlicher und funktionaler Abhängigkeiten zu vertiefen. Dabei sind entsprechende Perimeter und Themenzuordnungen denkbar:

- 1 Rheinuferpromenade – Abstimmung mit Hafenbahn, Freizeit und Ökologie
- 2 „Klybeckrain“ und Dreirosenbrücke – Öffnung und Bespielung Brücke
- 3 Freizeithallen – Erweiterung in den Widerlagerräumen der Brücke
- 4 Dreirosenanlage – Wettbewerbsverfahren, Vorbereitung und zeitliche Abstimmung
- 5 Horburgpark – Abstimmung mit dem Bedarf im Gebiet Dreirosen
- 6 Quarterdurchgrünung – grundsätzliche, weiträumige Aufgabe



## **8.5 Urheberrecht, Weiterverwendung und Publikation**

Die übertragbaren Teile des Urheberrechtes (Urhebernutzungsrecht) stehen der Ausloberschaft frei zu Verfügung. Somit übernimmt der Kanton Basel-Stadt die Nutzungs- und die Änderungsrechte an den abgegebenen Arbeiten. Im Sinne des Urheberpersönlichkeitsrechts werden im Synthesebericht und in den Anhängen die Autorenschaft der Teams erwähnt. Die Ausloberschaft und die Teams haben das Recht, Ihre Beiträge zu publizieren und weiterzuverwenden.

## **8.6 Genehmigung und Freigabe**

Die vorliegende Version vom 15.7.2023 (v29) ist das Abschlussdokument der Testplanungsphase. Sie dient als Arbeitsgrundlage für den notwendigen Folgeprozess. Die Beteiligten des Folgeprozesses nehmen davon Kenntnis und entwickeln weiter. Die Ideen, Vorschläge und Konsequenzen dienen der Weiterbearbeitung unter der Entscheidungskompetenz der Partner im Folgeprozess. Der Synthesebericht zeigt die Potentiale, Optionen und mögliche Vorgehensweisen auf.