

# Eine Stadt- erweiterung am Rhein

Städtebauliches Konzept für Klybeckquai & Westquai Basel



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur



Eine Stadterweiterung am Rhein  
Städtebauliches Konzept für Klybeckquai & Westquai Basel





7	<b>Vorworte</b>
11	<b>Geschichte von Klybeck und Kleinhüningen</b>
21	<b>Vorausgegangene Planungen</b>
	<b>Aufgabe</b>
38	Auftrag und Verfahren
40	Programm
42	Voraussetzungen
	<b>Studien</b>
52	Stadtstruktur
58	Rheinpromenade
68	Bautypen am Klybeckquai
74	Bautypen am Westquai
	<b>Stadtbauplan</b>
80	Konzept
90	Detailplanungen
92	Verkehr
100	Baubestand
104	Freiräume
124	Nutzungen
126	Bautypen
130	Konzept in 7 Punkten
132	Umsetzung



Basel ist eine Stadt am Wasser. Und Basel ist eine Hafenstadt. Vor 100 Jahren begann mit dem Bau des Basler Rheinhafens die Geschichte einer bedeutenden Verkehrsdrehscheibe der Schweiz. In den 1930er Jahren wurde der Hafen mit dem Hafenbecken 2 definitiv zu einem für Basel identitätsbildenden und für die Schweiz überlebenswichtigen Umschlagplatz. Er gehört zu den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen wie das Rathaus zum Marktplatz. Die Quartiere sind mit dem Hafen gewachsen, die Bewohnerinnen und Bewohner mit ihm verbunden – auch emotional.

Heute kommt der Hafen an seine Kapazitätsgrenzen. Die Zeit ist reif für den nächsten grossen Schritt: Dank dem Hafenbecken 3 und dem Terminal Gateway Basel Nord gelangen mehr Container vom Schiff direkt auf die Schiene. Zugleich verbessert sich das Zusammenspiel von Hafen und Quartier. Die Zugänge werden vereinfacht und neue wertvolle Stadt- und Freiräume öffnen sich. Die Spuren der Industrialisierung haben den Ort geprägt und beeinträchtigen mitunter die Lebenssituation der Menschen bis heute: Das Klybeckquartier ist vom Rhein abgetrennt. Diese Barriere kann nun überwunden werden.

Die Modernisierung der Hafeninfrastuktur und die Neuorganisation der Hafenbahn eröffnen einzigartige Chancen. Klybeck wird aus seinem Korsett gelöst und zu einem Quartier, das sich zwischen den beiden Flüssen Wiese und Rhein aufspannt. Der Ausbau der S-Bahn mit dem «Herzstück» und seinem Haltepunkt in Basel Nord wird Basel als Zentrum einer Metropolitanregion stärken, Klybeck und Kleinhüningen haben das Potential, sich mit Huningue und Weil am Rhein zu einem trinationalen Quartier zu verbinden. Die Entwicklungen am Rhein werden helfen, dem Basler Norden eine neue Lesart zu geben: eine vielfältige, offene und lebendige Stadt am Wasser.

Im Interesse einer ausgewogenen Stadtentwicklung haben wir uns stets von dem Gedanken leiten lassen: Wie können wir die Hafengewirtschaft stärken und zugleich die Situation für die Bevölkerung verbessern und damit Basel noch attraktiver machen? Darauf gibt das vorliegende städtebauliche Konzept eine Antwort. Es zeigt, wie es mit einer klugen Etappierung möglich wird, den Hafenstandort zu optimieren und für die wachsende Basler Bevölkerung neue Wohn-, Freizeit- und Arbeitsräume zu schaffen. In attraktiver Lage direkt am Rhein werden die Menschen von lebenswerten Grünräumen und Stadträumen am Wasser profitieren, die Basels Identität als erste und einzige Hafenstadt der Schweiz stärken.

Regierungsrat Hans-Peter Wessels  
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Im Basler Norden zeichnen sich zukunftsweisende Entwicklungen ab. Für Basel bieten sich dadurch grosse Chancen, mit denen wesentliche Fragen verbunden sind: Wie können wir uns den Klybeckquai und den Westquai künftig vorstellen? Wie gelingt es, die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen schrittweise an den Rhein und an die Wiese zu bringen und sie mit einem reichen Angebot an unterschiedlichen Stadt- und Freiräumen miteinander zu vernetzen? Wie können wir Bewährtes weiterdenken und Experimentierfelder für Neues schaffen?

Die ersten Überlegungen zu einer aufeinander abgestimmten Entwicklung von Hafen und Stadt stammen aus dem Jahr 2006. Eine daran anschliessende Reihe von Studien und Testplanungen hat das enorme Potential vor Augen geführt, das eine Modernisierung der Hafenanlagen für die Hafenwirtschaft wie auch den städtischen Raum eröffnen würde. Das städtebauliche Konzept konkretisierte sich im Bild einer Rheininsel.

Seither ist viel passiert. Wir haben die Reaktionen der Baslerinnen und Basler auf diese Ideen in unsere weiteren Planungen einbezogen. Eine massgebliche Arbeitsgrundlage bildeten die Empfehlungen der Quartierbegleitgruppe. Eine Studie zur Programmation für das Hafensareal hat uns zentrale inhaltliche Leitlinien für die Stadtentwicklung aufgezeigt. Mittlerweile haben sich am Klybeckquai Zwischennutzungen etabliert und neue Impulse gesetzt, sie sollen die Entwicklung auch künftig begleiten. Mit der anstehenden Transformation des ehemaligen Ciba-Werkgebiets «klybeckplus» und dem Infrastrukturprojekt «Herzstück Basel» hat sich die Ausgangssituation weiter verändert. Perspektiven für eine trinational abgestimmte Planung mit unseren französischen und deutschen Nachbarn konkretisieren sich. Wir müssen in einem grösseren Kontext denken.

Dafür hat das Planerteam von Baukontor Architekten in einem kooperativen Verfahren ein differenziertes städtebauliches Konzept entwickelt. Es beruht auf einer sorgfältigen Analyse der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, deren Historie und Bestand sowie der prägenden Charakteristika des Hafensareals. Es galt, die spezifischen Eigenarten dieser Quartiere zu stärken, zudem sollten wertvolle Impulse aus den vorausgegangenen Studien einfließen. Hierfür formulierte das Planerteam zahlreiche Varianten und wertete sie aus. Im Rahmen von vier Workshops diskutierten wir diese gemeinsam mit einem Expertengremium aus Planern der früheren Studien – Rainer Klostermann, Winy Maas, Pierre de Meuron, Daniel Niggli, Philippe Cabane, Joëlle Zimmerli – und den Fachstellen des Kantons Basel-Stadt. Die vorliegende Publikation dokumentiert den Weg und das Ergebnis dieses Prozesses.



Der hier vorgestellte Stadtbauplan veranschaulicht, welche hohen Gewinn an städtischem Raum und Lebensqualität die Modernisierung des Hafens und die Verlagerung der Hafenbahn für die Baslerinnen und Basler bedeutet: Es werden Quartiere am Wasser entstehen. Was heute noch getrennt ist, werden Freiräume verweben.

Klybeck wird ans Wasser gebracht und sich zu einem durchlässigen Quartier zwischen den Flüssen Wiese und Rhein entwickeln. Um dies zu erreichen, möchten wir hier das Bestehende weiterbauen. Der Stadtbauplan zeigt dafür vielfältige Möglichkeiten moderner Transformationen auf. Mit einer moderat höheren Dichte gelingt es, mehr Urbanität zu erzeugen und die privilegierte Lage am Wasser zum Vorteil aller Bewohnerinnen und Bewohner – heutiger und künftiger gleichermaßen – zu nutzen. Ein grosszügiger Park auf dem heutigen Gleisfeld sichert weitläufige Freiflächen für die Quartiere, wie ein Scharnier führt er mit durchgängigen Strassen zum Rhein das alte und das neue Klybeck zusammen.

Der Westquai wiederum bietet Raum für neuartige, offene Strukturen für Kultur, Arbeit und Freizeit. Hier kann sich in einer Kombination kleinteiliger Gebäude und markanter Architekturen, schmaler Gassen und Höfe ein facettenreiches, pulsierendes Hafenquartier entfalten, das im Dialog mit den prägenden Elementen des Ortes steht. Durchgängige Promenaden verknüpfen Klybeckquai und Westquai ebenso wie eine Folge von Plätzen am Wasser und Querverbindungen zum Rhein. Am Klybeckquai ist ruhiges Wohnen mit geschützten Grünräumen ebenso anzutreffen wie experimentelles Wohnen in Kombination mit Arbeiten. Da der überwiegende Teil des Bodens im Besitz der Einwohnergemeinde ist, sind die Voraussetzungen geradezu ideal. So wird es Raum geben, um Bewährtes weiterzuentwickeln und neue Lebens- und Wohnformen auszuloten.

Zeitnah sollen Wettbewerbe für erste Pilotprojekte am Klybeckquai und auf dem Dreiländereck am Westquai ausgeschrieben werden. Voraussetzung dafür ist ein städtebaulicher Rahmenplan, der ein klares Gesamtbild vermittelt und zugleich die nötige Offenheit aufweist. Schritt für Schritt möchten wir den hier präsentierten Entwurf im Austausch mit den Fachstellen des Kantons Basel-Stadt wie auch den Baslerinnen und Baslern präzisieren, um den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen-Klybeck zu erarbeiten.

Die Dokumentation «Eine Stadterweiterung am Rhein. Städtebauliches Konzept für Klybeckquai & Westquai Basel» ist eine Einladung an alle zum Dialog und Austausch.

Beat Aeberhard, Thom Waltert, Susanne Frank  
Städtebau & Architektur



# Geschichte von Klybeck und Kleinhüningen


### Klybeckinsel und Altrheinarm

Mitte des 19. Jahrhunderts waren Klybeck und Kleinhüningen noch ländlich geprägte und dünnbesiedelte Gebiete ausserhalb der bebauten Stadtfläche Basels. Nördlich des Flusslaufs der Wiese lag das Fischerdorf Kleinhüningen; südlich erstreckten sich Ackerflächen mit einzelnen Gehöften sowie dem namensgebenden Schloss Klybeck vis-à-vis der historischen Klybeckinsel. Der Situationsplan aus dem Jahr 1868 zeigt, wie die Insel durch einen schmalen Seitenarm des Rheins vom Festland getrennt war. Der Altrheinarm war nicht mit der Wiese verbunden, sondern floss oberhalb der Wiesemündung in den Rhein. Heute wird die Erinnerung an Schloss und Insel in der Benennung von Inselstrasse, Schlossgasse und Altrheinweg wachgehalten.



Klybeckinsel und Schloss Klybeck, Stich nach Emanuel Büchel, 1751  
(StABS, BILD Falk. D 15, 3)



Übersichtsplan der Stadt Basel, 1868, Ausschnitt M 1:10 000 50 200   
 (StABS, Planarchiv H 3,39)

### Aufschüttung und Erweiterungspläne

Die moderne städtebauliche Entwicklung Basels begann mit den ersten Stadterweiterungsplänen von 1863 und 1876, die sich jedoch noch nicht auf das Gebiet um Klybeck und Kleinhüningen erstreckten. Von 1884 an wurden das Uferprofil der Wiese neugestaltet und 1890 der Gottesacker Horburg eröffnet. Ein Plan aus dem Jahr 1896 zeigt in einer Überlagerung von alt und neu, wie die Klybeckinsel durch massive Aufschüttungen in einem städtebaulichen Erweiterungsgebiet aufgehen sollte. Detaillierte Strassenquerschnitte mit Baumreihen und Vorgärten verdeutlichen das Vorhaben, Klybeck als Wohnquartier bis an den Rhein zu führen. Auch die prägnante Y-Figur aus Wiesenplatz und Inselstrasse geht auf diese Planung zurück und sollte als Verbindungsachse zwischen Wiese und Rhein dienen. Zum damaligen Zeitpunkt konnte von einem Rheinhafen für grosse Güterschiffe noch nicht die Rede sein: Erst 1903 wurde die Befahrbarkeit des Rheins bis nach Basel durch eine Pionierfahrt bewiesen. Die weitere geplante Ausdehnung der Stadt über Klybeck und Kleinhüningen hinaus bis an die Landesgrenze ist auf dem Übersichtsplan von 1905 dargestellt.



Übersichtsplan mit Strassenprofilen, 1896 (StABS, Planarchiv II 25,21)



Übersichtsplan der Stadt Basel, 1905, Ausschnitt M 1:10 000 (GeoBS)

### Stadterweiterung, Rheinhafen und Hafenbahnhof

Mit der sich 1914 konkretisierenden Projektierung des Rheinhafens Kleinhüningen war der ursprüngliche Bebauungsplan – zumindest in Teilen – obsolet. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde 1919 mit dem Aushub des ersten Hafenbeckens begonnen, wenig später entstanden die ersten Getreidespeicher – darunter der monumentale, mit rotem Backstein ummantelte Bernoulli-Silo. 1926 folgte der Bau des südlich gelegenen Hafenbahnhofs. Klybeck und Kleinhüningen wurden dadurch vom direkten Zugang zum Rhein abgeschnitten. Im Zuge der weiteren industriellen Entwicklung ging 1951 die westliche Hälfte des Gottesackers Horburg an die Ciba (heute BASF) über, der östliche Teil wurde zu einem Park umgestaltet.



Kleinhüningen mit dem Rheinhafen, 1926 (StABS, BALAIR 2002B)







Dreiländereck in Richtung Basel





# Vorausgegangene Planungen

**Städtebauliches Leitbild 2006**

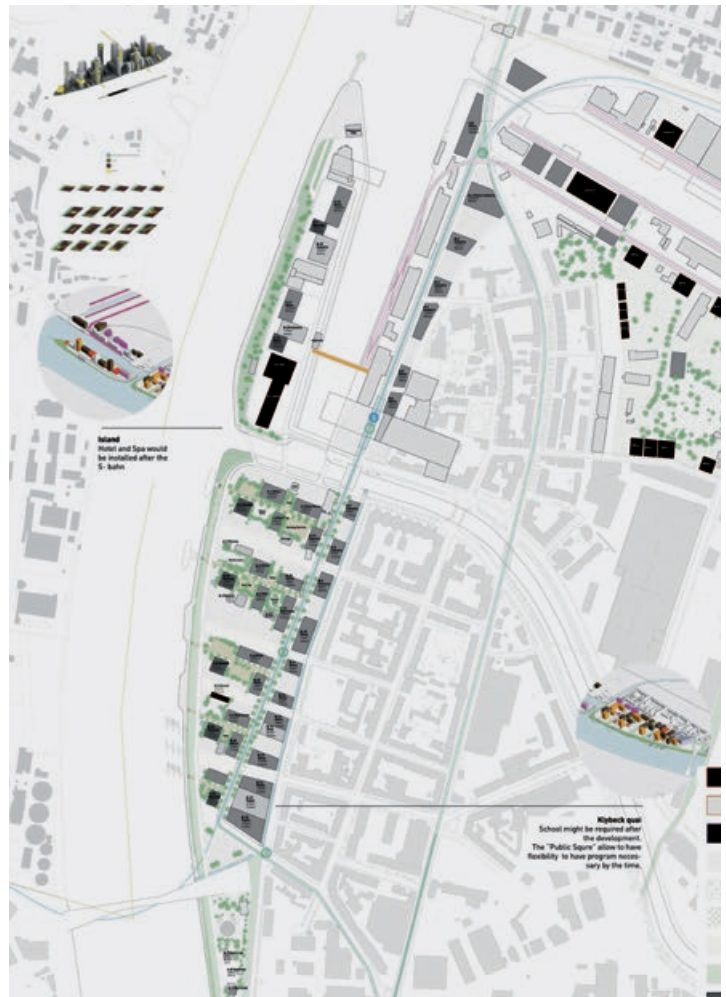
Nach einer annähernd hundertjährigen Geschichte der intensiven Nutzung durch die Hafenwirtschaft setzte Ende des 20. Jahrhunderts ein Strukturwandel ein. Mit der Umgestaltung des Werkareals St. Johann durch den Pharmakonzern Novartis in einen Forschungs- und Wissenscampus mussten auch Ersatzflächen für den Hafen St. Johann gefunden werden. Dies gab den entscheidenden Impuls, Hafen- und Stadtentwicklung stärker aufeinander abzustimmen. 2006 erarbeiteten Feddersen & Klostermann im Rahmen eines Workshop-Verfahrens für das Planungsamt des Kantons Basel-Stadt ein erstes städtebauliches Leitbild, das wesentliche Grundzüge der gegenwärtigen Planung vorzeichnete. Die Hafenersatzflächen sollten nicht am gegenüberliegenden Klybeckquai, sondern am Südquai des Hafenbeckens 2 und im Auhafen Muttenz lokalisiert werden. So eröffnete sich die Möglichkeit, die am Rhein gelegenen Areale, Klybeckquai und Westquai, langfristig in urbane Stadtteile umzuwandeln. Die Verlängerung der bestehenden Querstrassen zum Rhein bildete im Leitbild bereits ein wichtiges Element, um das Klybeckquartier an den Rhein zu bringen sowie alt und neu miteinander zu verweben.



## Städtebauliche Testplanung 2009–2010

Basierend auf dem Leitbild von 2006 wurde 2010 eine erste städtebauliche Testplanung unter der Beteiligung dreier Planerteams durchgeführt, die sehr unterschiedliche Ergebnisse hervorbrachte: von einem stark landschaftlich geprägten Entwurf (HHF/AWP) über einen ortsbezogen differenzierten Ansatz (ASTOC/LOST) zu einer vom Kontext losgelösten neuartigen Variante (MVRDV/Cabane/Josephy).

Der Beitrag von MVRDV/Cabane/Josephy überzeugte das Beurteilungsgremium mit der Idee, Klybeckquai und Westquai durch einen Kanal vom bestehenden Quartier zu lösen und eine eigenständige, dichtbebaute Rheininsel zu schaffen. Zudem bestach der Entwurf durch neue Brückenverbindungen nach Frankreich und Deutschland, die eine grenzüberschreitende Entwicklung anregen sollten.



HHF/AWP, 2010





ASTOC/LOST, 2010



MVRDV/Cabane/Josephy, 2010

### Trinationale Testplanung 2010–2011

Basierend auf der städtebaulichen Testplanung zu den Hafengebieten Westquai und Klybeckquai wurde das Planerteam MVRDV/Cabane/Josephy beauftragt, die grenzüberschreitenden Entwicklungsmöglichkeiten der drei Gemeinden Basel, Huningue und Weil am Rhein aufzuzeigen und in einem übergreifenden Konzept zusammenzuführen. Die Planer entwarfen in ihrer städtebaulichen Vision eine Komposition aus Quartieren unterschiedlicher Prägung und Gestalt: neben der Rheininsel in Basel das Quartier du Diamant in Huningue sowie die Patchwork-Stadt Friedlingen in Weil am Rhein.



Entwicklungsvision 3Land, MVRDV/Cabane/Josephy, 2011



Entwicklungsvision 3Land, MVRDV/Cabane/Josephy, 2011

### Studienauftrag ExEsso 2012–2013

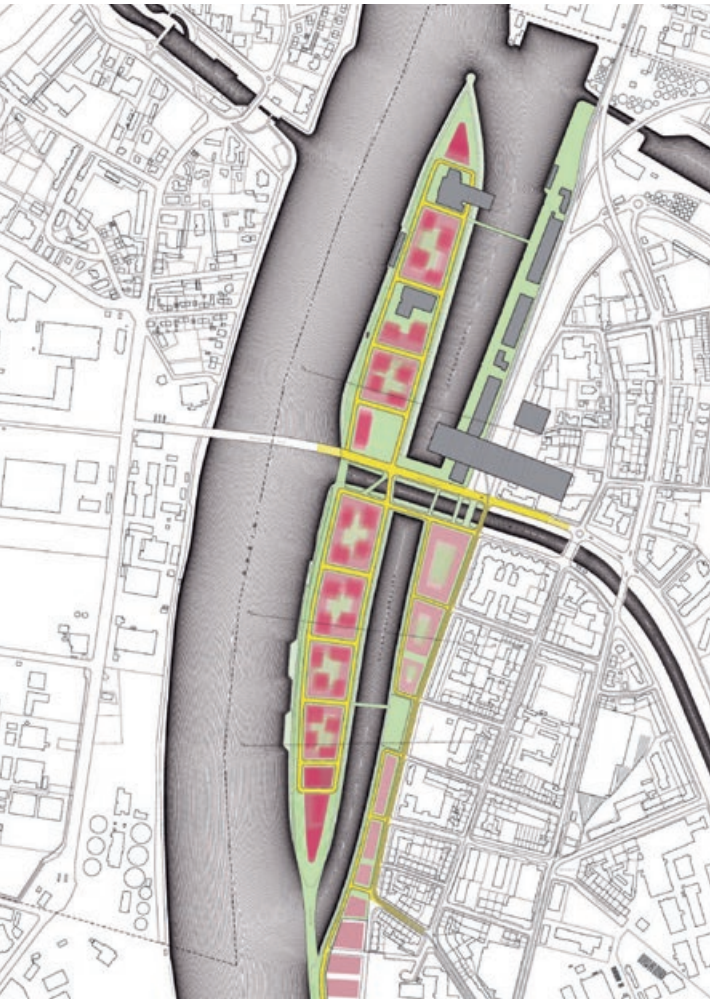
Anknüpfend an die Testplanungen von 2010 und 2011 sollte ein Studienauftrag im Jahr 2013 die bisherigen Erkenntnisse überprüfen und Untersuchungen hinsichtlich der Bauvolumen, der angestrebten Nutzungen und Etappierungsschritte für die Gebiete Klybeckquai und Westquai durchführen. Die ExEsso-Parzelle wurde dabei vertieft betrachtet, um die Wandelbarkeit der geplanten Baustrukturen für unterschiedliche Nutzungen beispielhaft aufzuzeigen.

Alle drei eingeladenen Planerteams EM2N, Herzog & de Meuron und MVRDV bestätigten die Idee einer mit Hochhäusern dicht bebauten Rheininsel. Im Hinblick auf Dichte, Freiraum und Bebauungsstruktur wurde bewusst eine maximale Differenz zu den angrenzenden

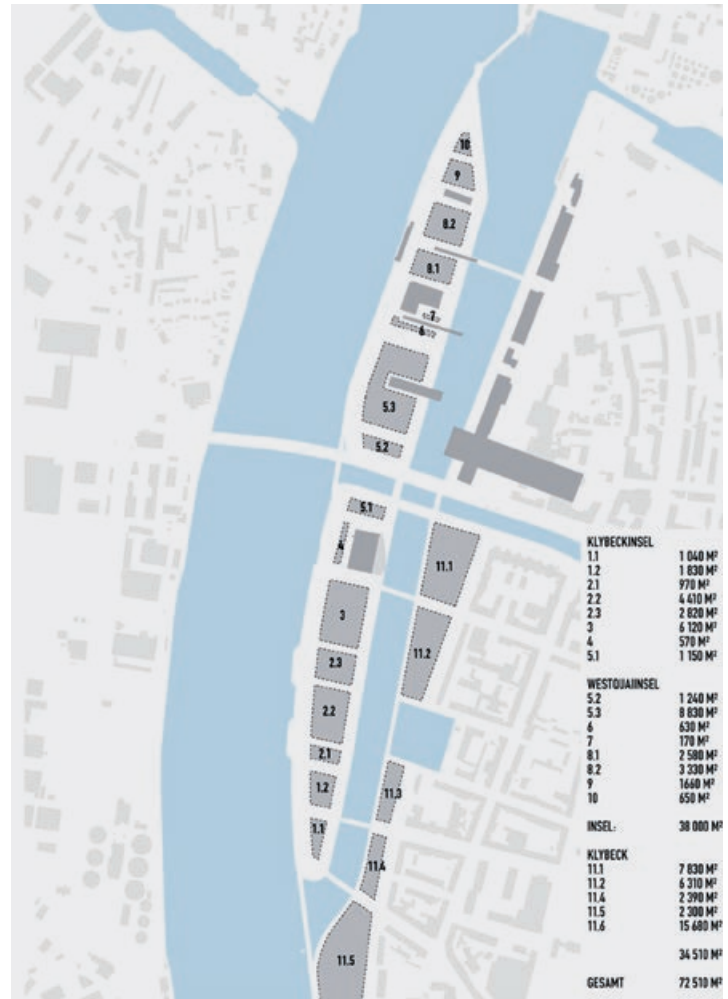


EM2N, 2013

Stadtteilen Klybeck und Kleinhüningen angestrebt. Die drei Beiträge unterschieden sich jedoch in der Struktur und Ausformulierung der einzelnen Baufelder: von industriell inspirierten Gebäudeclustern (EM2N) über dezidiert einheitlich gestaltete Blockrandbebauung mit Hochpunkten (Herzog & de Meuron) zu einer maximalen Vielfalt der Bautypen (MVRDV).



Herzog & de Meuron, 2013



MVRDV, 2013

### Raumkonzept 3Land 2013–2015

Im November 2013 wurde das Team LIN mit einem Raumkonzept für das Gebiet 3Land beauftragt. Es galt, die von MVRDV erarbeitete 3Land-Vision von 2011 unter Berücksichtigung landschaftlicher, verkehrsplanerischer, wirtschaftlicher, städtebaulicher, ökologischer und sozialer Aspekte weiterzuentwickeln.

Das Konzept von LIN stellte erstmals eine stärkere Harmonisierung und Vernetzung der alten und neuen Quartiere in den Mittelpunkt. Konkret zeigt sich dieser Ansatz in der Betonung und Weiterführung der Querachsen zum Rhein. Für den Klybeckquai wurden zudem drei alternative Entwicklungsoptionen präsentiert: neben der ursprünglichen Idee einer Insel auch die Szenarien Halbinsel oder Park. Letzteres erlaubt es, einen grossen öffentlichen Grünraum und eine neue Durchlässigkeit in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung zwischen altem und neuem Quartier zu schaffen.

Basierend auf dem Raumkonzept wurden von den drei Gemeinden ein Trinationales Verkehrskonzept (2017) und ein Trinationales Freiraum- und Naturschutzkonzept (in Erarbeitung) beauftragt, welche die im Raumkonzept getätigten Aussagen themenspezifisch vertiefen.



Szenario Insel



Szenario Park



Szenario Halbinsel



LIN, 2015

### **Empfehlungen der Quartierbegleitgruppe 16. Dezember 2013**

Das Stadtteilsekretariat Kleinbasel und das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt vereinbarten 2012 ein Mitwirkungsverfahren bei der Entwicklung der am Klybeckquai liegenden Areale sowie bei den Um- und Zwischennutzungen. Aus diesem Verfahren bildete sich eine die Interessen der angrenzenden Stadtquartiere vertretenden Begleitgruppe – grösstenteils Anwohnerinnen und Anwohner aus Kleinhüningen und Klybeck, aber auch Vertreter des Gewerbes, die in mehreren Sitzungen und unter Beteiligung externer Fachpersonen acht zentrale Anliegen erarbeiteten:

1. Integrative Erweiterung der bestehenden Quartiere rheinwärts
2. Steuerung von Planung und Umsetzung durch proaktives wissenschaftliches Monitoring
3. Verkehrsreduziertes Quartier mit autofreien Zonen
4. Brücken nur für Langsamverkehr und allenfalls ÖV statt für den MIV-Gesamtverkehr
5. Visionäre Niedrigenergie-Bauweise mit mittlerer Dichte (maximal 8 Geschosse) statt Hochhäuser
6. Nachhaltiger Lebens-, Arbeits- und Freizeitstil durch flexible Wohnungsgrundrisse und kurze Wege
7. Boden prinzipiell nur im Baurecht abtreten – insbesondere an Genossenschaften und gemeinnützige Bauträger
8. Grosszügige Renaturierungs-, Grün- und Erholungsflächen am Rheinufer und an der Wiese.

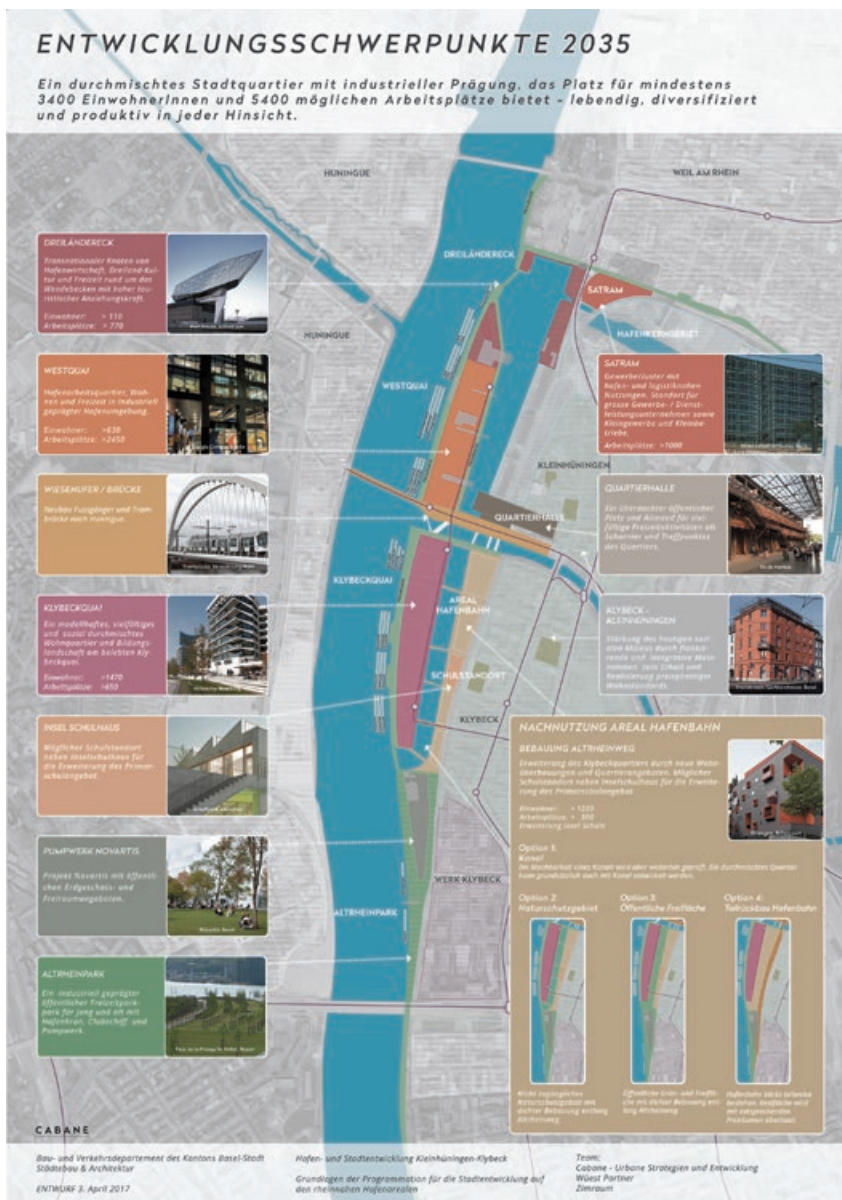
### **Programmation Hafenareal Klybeck & Kleinhüningen 2017**

Nach mehreren städtebaulichen Studien, vertieften technischen und wirtschaftlichen Abklärungen sowie der Schaffung einer Quartierbegleitgruppe sollte ein inhaltliches Leitbild für das neue Stadtquartier entwickelt werden. Auf einer strategischen Ebene wurde das Planerteam Cabane/Wüest Partner/Zimraum beauftragt, ein Programm für das Hafenareal zu erarbeiten sowie Aussagen zu den Nutzungsarten, deren Verteilung, zu Akteuren, Verfahren und zur zeitlichen Dimension der Transformation zu machen. Das Planerteam bestätigte das Ziel, die Gebiete am Klybeckquai und Westquai zu lebendigen, durchmischten Stadtquartieren zu entwickeln. Basierend auf diese Annahme wurde eine Nutzungsdichte von mindestens 3500 Einwohnerinnen und Einwohnern und 5500 möglichen Arbeitsplätzen empfohlen.

Während am Klybeckquai in Nachbarschaft zum Klybeckquartier ein von Wohnen geprägtes Quartier vorgeschlagen wurde, sollte am Westquai innerhalb der betriebsamen Stimmung des Hafengebiets ein belebtes Arbeits- und Wohnviertel entstehen. Zur Zukunft des Hafengebäudes wurden verschiedene Optionen – ein Kanal, ein Naturschutzgebiet, ein öffentlicher Freiraum oder auch eine Teilbebauung – zur Diskussion gestellt.



Darüber hinaus wurden weitere städtebauliche Empfehlungen formuliert: Im Rahmen der Entwicklung «klybeckplus» sei ein Freiraumkorridor auszuweisen, der den Rhein mit der Wiese und dem Horburgpark verbinde. Sämtliche Uferbereiche müssten öffentlich zugänglich bleiben und sollen der Freizeit, Arbeit und Erholung dienen. Die städtebaulichen Achsen Klybeckstrasse, Inselstrasse und Ackerstrasse seien wenn möglich bis zum Rhein hin zu verlängern, um das Klybeckquartier mit dem Rhein zu verknüpfen. Adressbildung und Zugang zu den Gebäuden sollen grundsätzlich von den öffentlichen Räumen her erfolgen; an öffentlich belebten Lagen seien gewerbliche und publikumswirksame Nutzungen zu favorisieren. Als generelle Referenzhöhe der Gebäude wurde ein Maximum von 30 Metern vorgeschlagen. An städtebaulich wichtigen Standorten und Schnittstellen (z. B. Dreiländereck, Wiesemündung, Südspitze oder Pumpwerk) seien Hochpunkte denkbar. Dies müsse jedoch städtebaulich überprüft und in ein Regelwerk überführt werden, das die Möglichkeiten der Höhenentwicklung aufgezeige.



Cabane/Wüest Partner/Zimraum, 2017

**Aktuelle Entwicklungsgebiete am Dreiländereck**

Die Städte Weil am Rhein in Deutschland, Huningue in Frankreich und Basel in der Schweiz bilden um das Dreiländereck einen grenzüberschreitenden städtischen Raum, der im Wandel begriffen ist und immer stärker zusammen- und ineinander wächst. Bestehende Industriestandorte werden abgebaut oder verlagert, Wohn- und Arbeitsquartiere erweitert oder neu geschaffen. Um das Entwicklungsgebiet Klybeckquai und Westquai im Zentrum fügen sich nördlich der Rheinpark und Hafen in Weil am Rhein, nordöstlich der Hafen Kleinhüningen, östlich die Wohnquartiere Kleinhüningen und Klybeck, südöstlich «klybeckplus» und Erlenmatt, südwestlich der Novartis Campus und Volta Nord, westlich Zone Sud und Zone d'Aménagement Concertée (ZAC), und nordwestlich Les Jetées und der Hafen in Huningue an. All diese Gebiete müssen hinsichtlich des Programms und der Nutzung, der städtebaulichen Dichte, des Verkehrs, der Freiräume und ökologischen Flächen aufeinander abgestimmt geplant und entwickelt werden.



Entwicklungsgebiete am Dreiländereck, M 1:20 000 50—200 



# Aufgabe

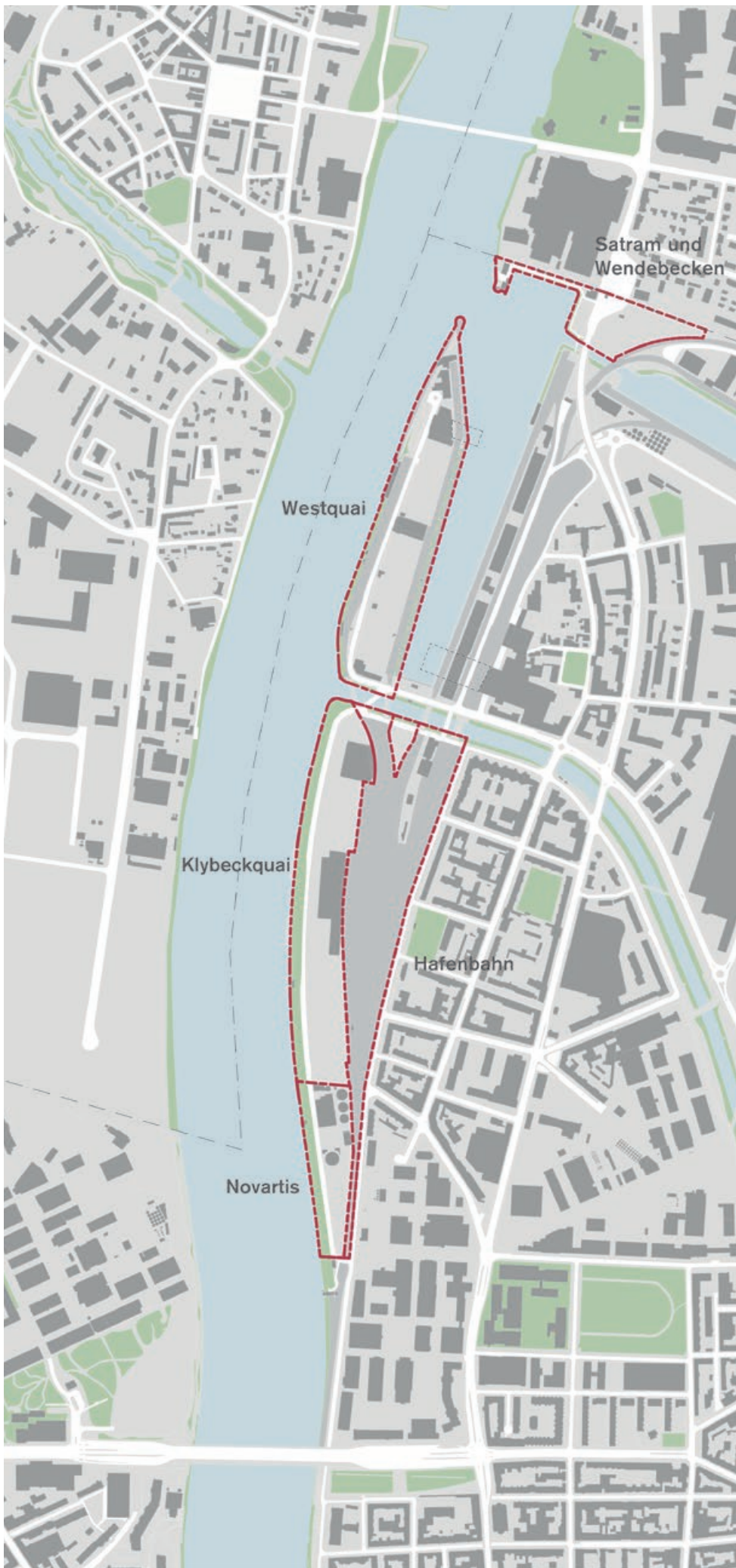
## Ein städtebaulicher Rahmenplan

Im Frühjahr 2018 erhielt das Planerteam um Baukontor Architekten den Auftrag, im Rahmen eines Workshop-Verfahrens einen städtebaulichen Rahmenplan für die Entwicklungsgebiete Klybeckquai und Westquai zu formulieren. Dieser baut auf der Analyse und Interpretation aller bisher erarbeiteten Berichte und Studien auf. Der städtebauliche Entwurf wurde in vier Workshops unter Einbezug eines Gremiums aus Experten, die bereits in den vorausgehenden Studien involviert waren, und in enger Abstimmung mit den betreffenden Fachstellen des Kantons Basel-Stadt erarbeitet. Die Aufgabe des Verfahrens umfasst im Wesentlichen fünf Punkte:

- alle vorhandenen Grundlagen und die örtlichen Gegebenheiten analysieren und wertvolle Erkenntnisse daraus für den weiteren Entwurfsprozess ziehen
- Programmstudie von Cabane/Wüest Partner/Zimraum unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Quartierbegleitgruppe in einen städtebaulichen Entwurf übersetzen
- bisherige Ergebnisse des Studienauftrags ExEsso im Hinblick auf Dichte und Höhenentwicklung überdenken und mit den weiteren städtebaulichen Entwicklungen (klybeckplus) abstimmen
- Kommunikation und Vermittlung: neue Bilder und Modelle erarbeiten
- Grundlagen für den Stadtteilrichtplan Kleinhüningen und Klybeck entwickeln und Rahmenbedingungen der ersten Wettbewerbe für die ExEsso-Parzelle und für das Dreiländereck klären.

Der städtebauliche Entwurf soll Aussagen zu folgenden Themen treffen:

- Stadtstruktur im Zusammenhang mit den Freiräumen, dem Verkehr und den Nutzungen
- Umsetzung in Etappen
- Beschaffenheit der öffentlichen Räume
- Dichte und Höhenentwicklung, Massstäblichkeit und Silhouette der Bebauung in Relation zum Ort und zum Bestand sowie mit Blick auf den gesamtstädtischen Kontext
- Anbindung bestehender Quartiere, Einbindung des Gebäudebestands
- Beziehung zwischen Westquai und Ostquai im Hafenbecken I
- Beziehung von Promenade, Ufer und Wasser in Abhängigkeit von der Nutzung und der angedachten Rochade zu den Schiffs- liegeplätzen
- Dreiländereck als besonderer Ort mit internationaler Ausstrahlung
- Regeln und Leitlinien für die Bebauung.



Situationsplan mit Bearbeitungsperimeter, M 1:10 000 50 200 N

### Thesen aus den vorausgegangenen Studien

- Klybeckquai und Westquai sollen zu dichten, lebendigen Stadtquartieren entwickelt werden.
- Differenzierte Entwicklung und Nutzungsdurchmischung: Während am Klybeckquai in Nachbarschaft zum Klybeckquartier ein von Wohnen geprägtes Quartier entstehen soll, wird am Westquai weiterhin die betriebsame Stimmung eines Hafengebiets herrschen. Neben der Arbeit soll eine Mischung aus Kultur, Freizeit und Gastronomie dafür sorgen, dass ein belebtes Stadtviertel entsteht. Unterschiedliche Entwicklungsmodelle, Parzellengrößen und Bautypen fördern zudem die soziale Durchmischung innerhalb des Quartiers.
- Freiraumkorridor Rhein–Wiese: Im Rahmen der Entwicklung «klybeckplus» sollen Rhein, Wiese und Horburgpark miteinander verbunden werden.
- Öffentliche Quaianlagen und Uferbereiche: Sämtliche Uferbereiche müssen öffentlich zugänglich bleiben und dienen der Freizeit, Arbeit und Erholung. Die Quaianlagen sind abgesehen von minimalen Erschliessungs- und Parkierungsflächen als öffentliche Freiräume zu gestalten.
- Stadträumliche Verknüpfung des Klybeckquartiers mit dem Rhein: Die städtebaulichen Achsen Klybeckstrasse, Inselstrasse und Ackerstrasse werden bis zum Rhein hin verlängert.
- Erdgeschossnutzungen und Adressbildung: Die Zugänge zu den Gebäuden erfolgen von den öffentlichen Räumen her. An öffentlich belebten Lagen sind gewerbliche und publikumswirksame Nutzungen zu favorisieren.
- Gebäudehöhen und Stadtsilhouette: Als generelle Referenzhöhe wird ein Maximum von 30 Metern vorgeschlagen. An städtebaulich wichtigen Standorten und Schnittstellen (z. B. Dreiländereck, Wiesemündung, Südspitze oder Pumpwerk) sind Hochpunkte denkbar. Es bedarf jedoch einer städtebaulichen Überprüfung sowie eines Regelwerks.



## Weiterführende Thesen

- Leitbild einer Stadterweiterung am Rhein: Das Klybeckquartier wird an den Rhein gebracht; der Westquai wird zu einem dichten und lebendigen Quartier entwickelt.
- Ökologie und Soziales: Orientierung an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft; eine Begrenzung der Wohnfläche und des Energieverbrauchs pro Person wird angestrebt und korrespondiert mit dem Ziel einer grösseren sozialen Durchmischung und Dichte. Eine hohe soziale Dichte wirkt sich auch förderlich auf das Mobilitätsverhalten mit einer Priorisierung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs aus.
- Verkehr: Stärkung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs und Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs; autofreie Rheinpromenaden und Brücken über Rhein und Hafen; Vernetzung mit den umliegenden Quartieren; gute Anbindung an die Basler Innenstadt
- Promenaden für die Öffentlichkeit zugänglich machen; Stadträume für unterschiedliche Bedürfnisse – lebendige Boulevards und grosszügige Parkanlagen wie auch ruhige Gassen und intime Höfe; Dichte und Konzentration durch Strassen, Gassen und Höfe – Weite und Offenheit durch Promenaden und Parkanlagen
- Baustruktur und Architektur: Städtebauliche Regeln und architektonische Leitlinien sorgen sowohl für einen zusammenhängenden Ausdruck des Quartiers als auch für genügend Vielfalt innerhalb eines Gevierts. Das Regelwerk wird darüber hinaus spezifisch auf die Gegebenheiten und prägenden Charakteristika des Ortes abgestimmt.

## Hafen – Natur – Schifffahrt – Baubestand

Die Entwicklung von Klybeckquai und Westquai zu dichten städtischen Quartieren ist im Wesentlichen von vier Voraussetzungen abhängig: erstens der Verlagerung der Hafenlogistik und Hafenbahn vom heutigen Standort am Westquai und Klybeckquai zum neuen Containerterminal, zweitens dem Erhalt oder Ersatz der heute im Entwicklungsgebiet befindlichen schützenswerten Naturflächen, drittens einem Nutzungskonzept für die Wasserliegeplätze am Rheinufer und viertens der Einbindung des erhaltenswerten Gebäudebestands sowie denkmal- und ortsbildpflegerischer Grundsätze in die städtebauliche Planung.

### Voraussetzung I: Hafenwirtschaft

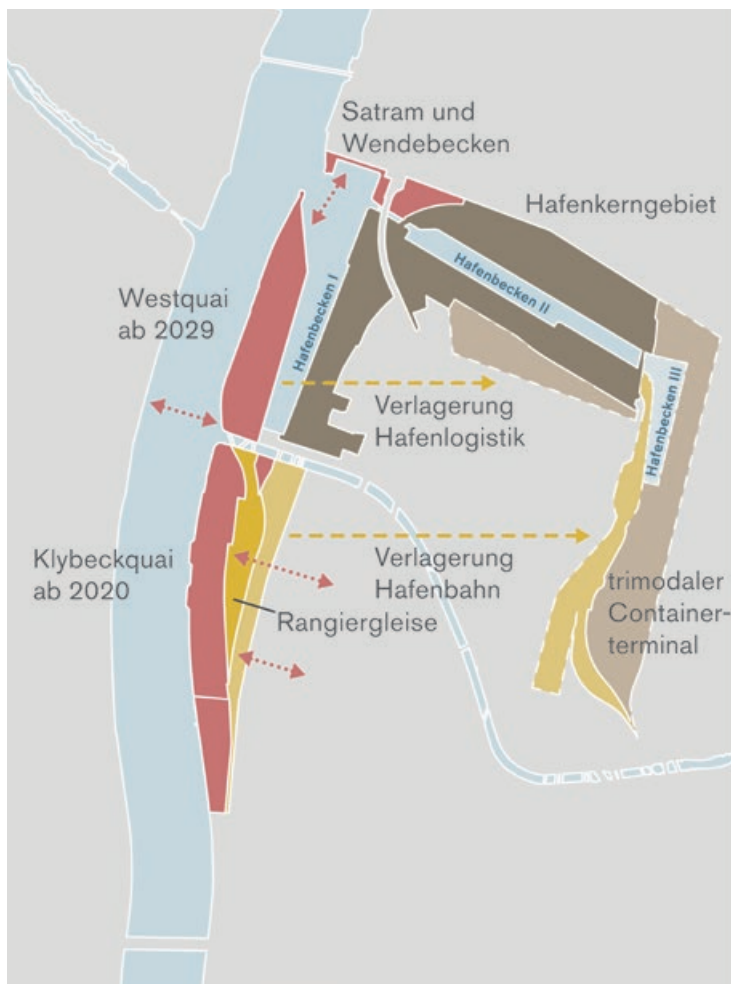
Der Hafen Basel-Stadt ist sowohl regional als auch national von grosser Bedeutung und soll daher im Hafenkerngebiet fortgeführt, wo sinnvoll ergänzt und verdichtet werden. Das Kerngebiet soll mit einem neuen Hafenbecken III auf das Areal des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs erweitert werden, um Logistiknutzungen sowie Hafenbahninfrastrukturen dorthin zu verlagern und eine trimodale Umschlagsdrehscheibe zu entwickeln. Damit erst können der Klybeckquai und der Westquai für eine Nachnutzung freigemacht werden. Die Verlagerung der Hafennutzung und des Hafenbahnhofs gibt zudem die zeitlichen und räumlichen Entwicklungsschritte vor:

#### 1. Phase 2025–2030

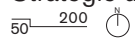
- Verlagerung von Teilen der Hafenbahn zum Rangierbahnhof der SBB in Muttenz und Rückbau der Rangiergleise am Klybeckquai
- Verlagerung der Hafennutzung vom Westquai an den Ost- und Nordquai und Heimfall der Baurechte per Ende 2029

#### 2. Phase 2030–2035

- Verlagerung des noch bestehenden Hafenbahnhofs südlich der Wiese und kompletter Rückbau der Gleisanlagen am West- und Klybeckquai.



Strategie und Entwicklung des Rheinhafens, M 1:20 000



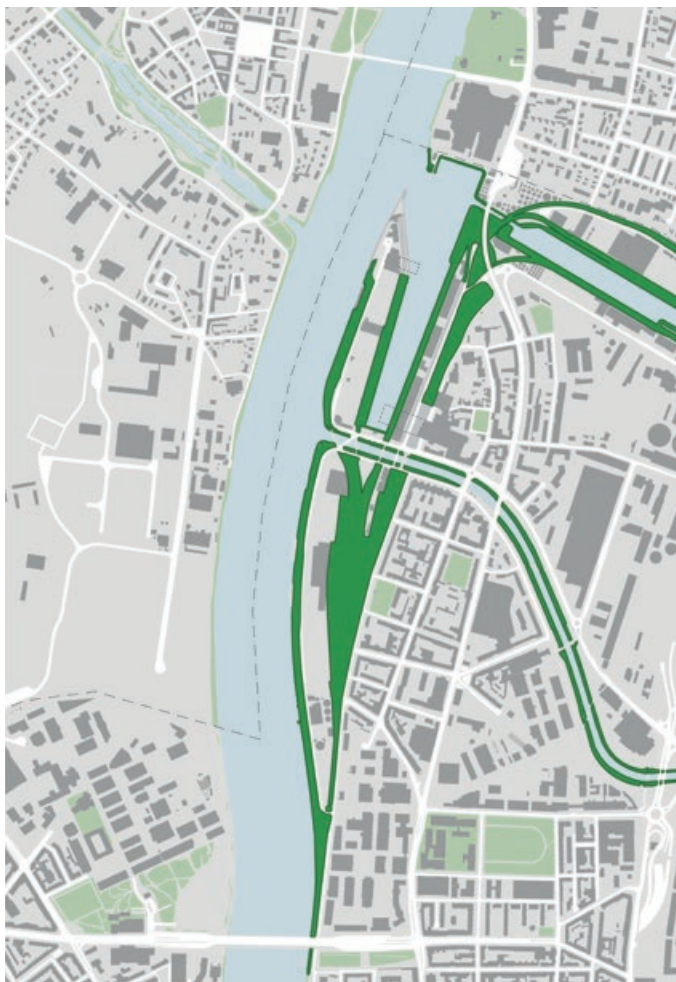
Rheinhafen Kleinhüningen von der Dreiländerbrücke aus

## Voraussetzung II: Naturschutz

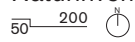
Mehr als 50 % der Flächen innerhalb des Entwicklungsgebiets befinden sich im Inventar der schützenswerten Naturobjekte des Kantons Basel-Stadt. Sowohl die Uferbereiche von Klybeckquai und Westquai als auch die Gleisflächen des Hafenbahnhofs sind als wertvolle trockenwarme Lebensräume von kantonaler Bedeutung eingestuft. Laut Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz sowie dem kantonalen Natur- und Landschaftsschutzgesetz muss deren Schutz und Erhalt gewährleistet werden. Lassen sich Eingriffe in diese Lebensräume nach Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, ist der vom Gesetzgeber geforderte flächen- und lebensraumgleiche Ersatz dieser Naturobjekte zu leisten.

Dies ist bei der von der Stadtplanung gewünschten Bebauungsdichte nicht umsetzbar. Daher muss im weiteren Planungsverlauf eine Lösung erarbeitet werden, der auf Flächenersatz innerhalb und ausserhalb des Perimeters, auf eine Qualitätsverbesserung der Lebensräume sowie zonenrechtlichen Schutz der Naturersatzflächen beruht. Im hier vorliegenden Bericht wurden dazu noch keine konkreten Annahmen und Aussagen getroffen.

Der Perimeter des Planungsgebiets umfasst zudem zwei wichtige, übergeordnete Biotopverbundachsen: Vom Hochrhein bis zum Oberrhein verbinden die Rheinböschungen überregional bedeutende Lebensräume für trockenheits- und wärmeliebende Arten und vernetzen diese mit dem internationalen Bahntrassennetz. Die zweite Achse entlang der Wiese verknüpft die Rheinufer regional mit dem Wiesental. Beide Achsen sind momentan in gutem Zustand, ohne Barrieren und funktionieren sehr gut als Wanderungs- und Austauschkorridor für die entsprechenden Populationen. Sie sind zu erhalten, vor störenden Eingriffen und Barrieren zu schützen und wo immer möglich weiterzuentwickeln.



Naturinventar des Kantons Basel-Stadt, M 1:20 000



Ruderalstandort auf dem Hafengebäudeareal

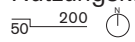
**Voraussetzung III: Rheinschifffahrt**

Die Rheinufer an Klybeckquai und Westquai werden durch unterschiedliche Nutzer – Basler Personenschifffahrtsgesellschaft, Fahrgastschifffahrt (Hotelschiffe), Tankmotor- und Gütermotorschiffe, Yachthafen und weitere kleinere Nutzer – intensiv in Anspruch genommen. Andererseits sollen die Ufer im Rahmen der zukünftigen Stadterweiterung an den Rhein als Freizeit- und Erholungsraum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In Kooperation mit den Schweizerischen Rheinhäfen wird ein Konzept entwickelt, das die verschiedenen Interessen und Nutzeransprüche aufeinander abstimmt. Ende 2017 wurde ein erstes Nutzungskonzept «Rochade Wasserliegeplätze» vorgelegt. Dieses sah unter anderem vor, die Tankmotor- und Güterschiffe am Westquai und die Hotelschiffe am Klybeckquai zu konzentrieren.

Das Nutzungskonzept soll im Zusammenhang mit der geplanten Stadterweiterung am Rhein überprüft und stärker auf die zukünftige Nutzung und Gestaltung der Rheinpromenade abgestimmt werden. Besonderes Augenmerk muss dabei auf die nötige Infrastruktur für die Hotelschiffe gerichtet werden, weil deren Fahrgäste mit Reise-cars von und zu den Anlegestellen gebracht werden müssen. Aus diesem Grund ist zu prüfen, wie es möglich ist, die Liegeplätze der Hotelschiffe langfristig an einem Ort anzuordnen, wo die Parkierung der Schiffe und die Zufahrt der Reise-cars ohne Beeinträchtigung von Anwohnerschaft und Uferpromenade realisiert werden kann.



Nutzungskonzept «Rochade Wasserliegeplätze», M 1:20 000



Heutige Situation der Anlegestellen der Hotelschiffe am Klybeckquai

#### **Voraussetzung IV: Denkmal- und Ortsbildpflege**

Die Gesamtanlage des Rheinhafens Kleinhüningen ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) seit 2012 mit dem Erhaltungsziel C (Erhalt des typischen Charakters des Ortes) aufgeführt. Zudem werden Einzelobjekte mit dem ISOS-Erhaltungsziel A (Erhalt der Substanz) gewürdigt.

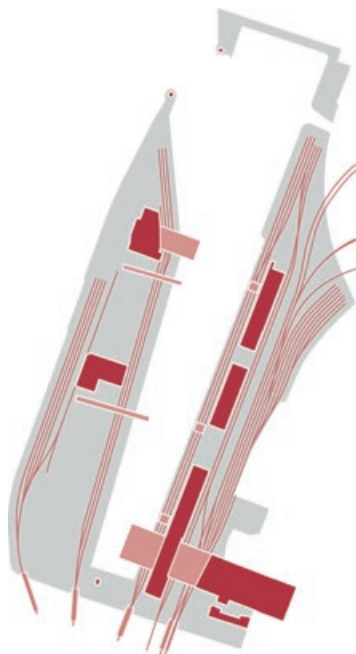
Das Inventar der schützenswerten Bauten des Kantons Basel-Stadt berücksichtigt seit 2015 analog zum ISOS Einzelobjekte sowie die Gesamtanlage des Hafens: Neben den Bauten, die sich auf dem Ost- und Westquai sowie an der Westquaistrasse und der Hiltalingerstrasse befinden (Silos, Lagergebäude, Werfthalle, Umschlaghöfe, Gelpke-Brunnen, Pylon, Signalstation), wurde 2015 die Hafenanlage um das Hafenbecken I einschliesslich der Infrastruktur (Wiese-Brücken, Bermen, Gleise und Krahananlagen) ins Inventar des Kantons aufgenommen.

Die denkmalpflegerische Betrachtung am Hafenbecken I geht somit über die reine Objektbetrachtung hinaus: Neben dem Erhalt schützenswerter Einzelobjekte ist auch der typische Charakter des Ortes in der Gesamtheit seiner spezifischen baulichen, technischen und topografischen Anlage sowie dem Zubehör zu respektieren und zu bewahren. Erst in dieser ganzheitlichen Betrachtung ist der atmosphärische, architektonische und geschichtliche Wert der Hafenanlage zu erfassen.

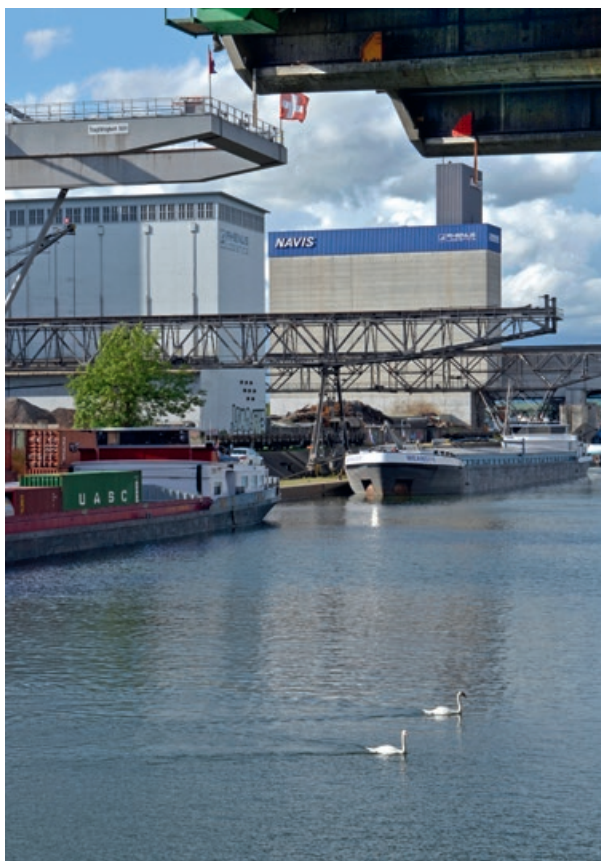
Im Rahmen des Workshop-Verfahrens erarbeitete die Denkmalpflege für das Planerteam ein Arbeitspapier («Der Westquai des Rheinhafens Kleinhüningen. Denkmalpflegerische Betrachtungen zuhanden des Planungsamtes», November 2018) mit der Würdigung der prägenden räumlichen Charakteristika. Neben einer Annäherung an den typischen Charakter des Ortes, beinhaltet das Dokument ortsbildpflegerische Anforderungen an den städtebaulichen Entwurf. Diese betreffen beispielsweise die Ausrichtung, Volumetrie und Proportionen der Neubauten, wichtige Blickbezüge und Freiräume sowie Aussagen zum Standort der Hafenbrücke.

Zurzeit werden im Rahmen von vertiefenden Gutachten zur Bebauung am Ost- und Westquai weitere denkmalpflegerische Grundlagen geschaffen.





Einzelobjekte und Gesamtanlage im Inventar des Kantons  
 M 1:10 000 50 200



Monumentale Wirkung der Silospeicher am Westquai



Prominente Silhouette des Bernoulli-Silos am Ostquai



# Studien

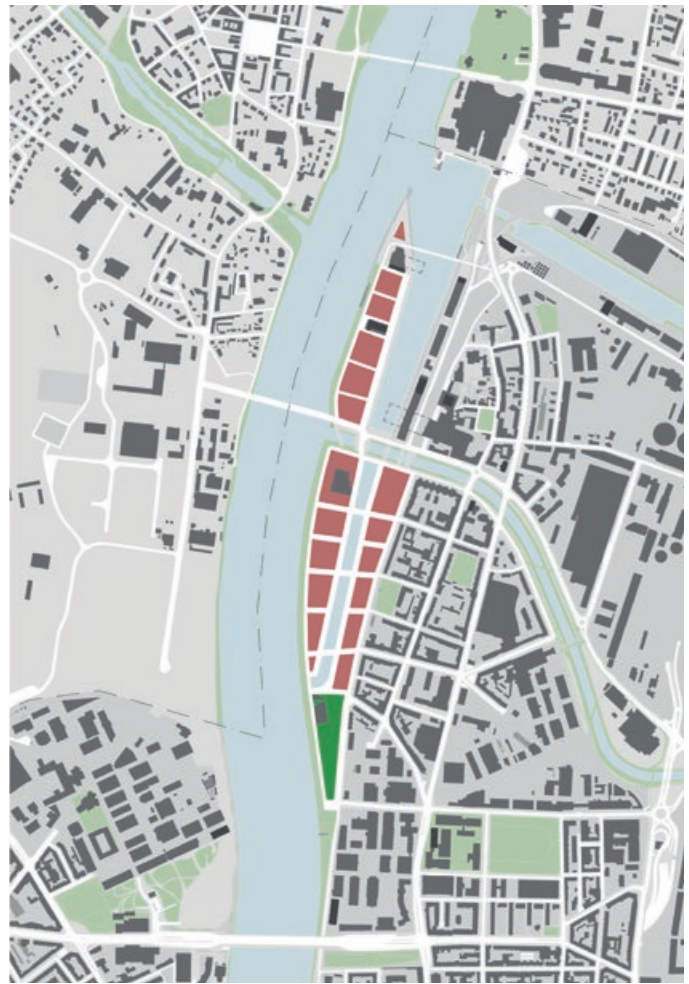
## Von der Insel zur Quartiererweiterung Konzepte für den Freiraum

Eine erste wichtige Festlegung im städtebaulichen Entwurfsprozess erfolgt mit der Bestimmung und der Lage der öffentlichen Grün- und Freiflächen. Dafür werden fünf Optionen zur Diskussion gestellt:

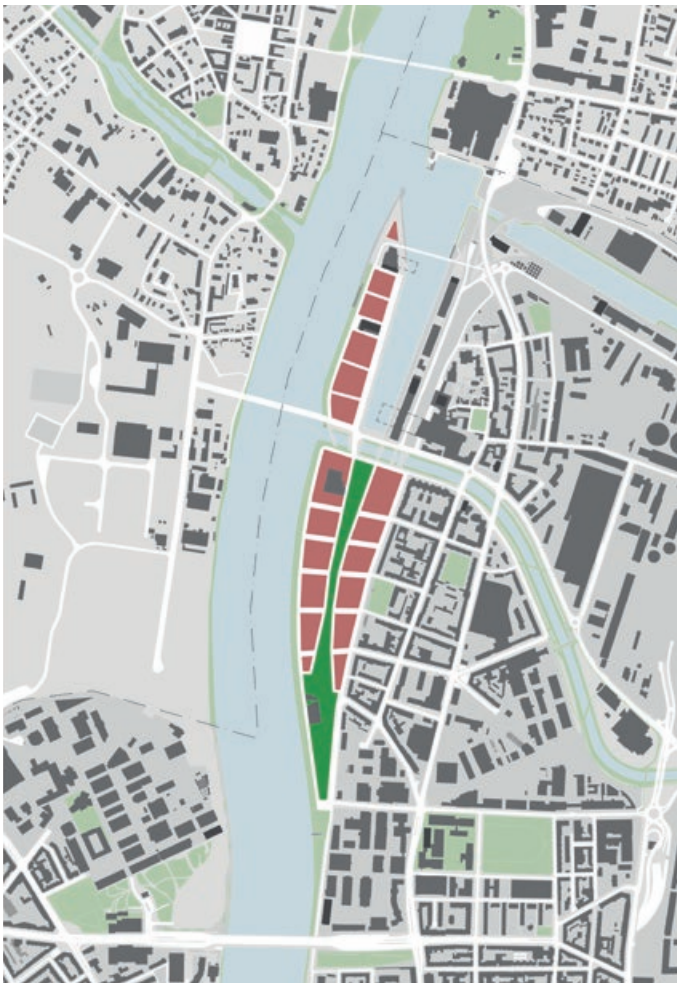
- Kanal/Wasserbecken
- Zentraler Park
- Park zwischen neuem und altem Quartier
- Park am Rhein
- Mehrere quer zum Rhein angeordnete Parks

Die Option «Kanal/Wasserbecken» aus der ersten Testplanung bringt trotz ihrer un-zweifelhaft grossen Qualitäten entscheidende Schwierigkeiten mit sich: den Verlust an nutzbarer Entwicklungsfläche, sei es für Bauten oder öffentliche Grünanlagen; den hohen technischen Aufwand als durchlaufender Kanal (laut hydraulischer Studie von 2014 darf es keinen ungehinderten Zufluss ins Hafenbecken I geben); den voraussichtlich hohen Kostenaufwand; und nicht zuletzt die Lesart als exklusives Luxusquartier. Die Optionen «Zentraler Park», «Park am Rhein» und «Quer zum Rhein angeordnete Parks» haben ihre spezifischen Vorzüge – der zentrale Park als stadträumliche Abwandlung des Kanals, der langgezogene Park am Rhein als Aufwertung der Uferpromenade und mehrere quer verlaufende Parks als Fortführung der Sequenz aus Dreirosenanlage und Theodorsgrabenanlage.

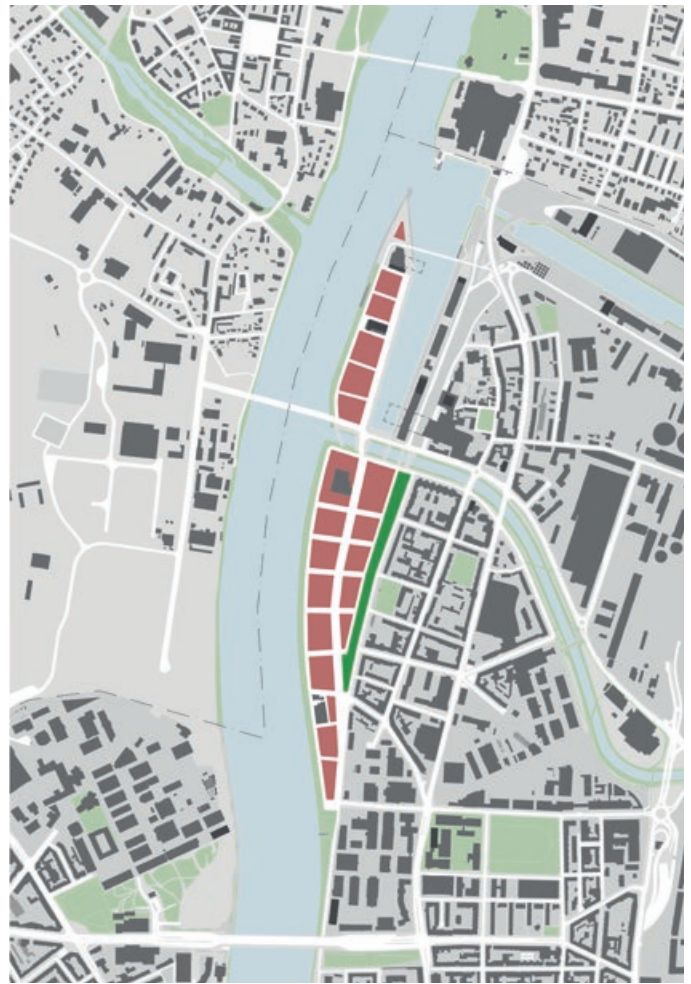
Mit der Option «Park zwischen neuem und altem Quartier» werden nicht nur Spuren der heutigen Hafenbahn bewahrt, sondern der entlang des Altrheinwegs verlaufende Park verbindet zugleich das bestehende mit dem neuen Quartier. Dadurch wird sowohl für die künftige als auch die alteingesessene Bewohnerschaft ein zusätzliches Freiraumangebot geschaffen und zugleich die bestehende überregionale Biotopverbundachse aufrechterhalten. Wegen ihrer Vorteile wird diese Option ausgewählt und weiterbearbeitet.



Kanal/Wasserbecken, M 1:20 000 50—200



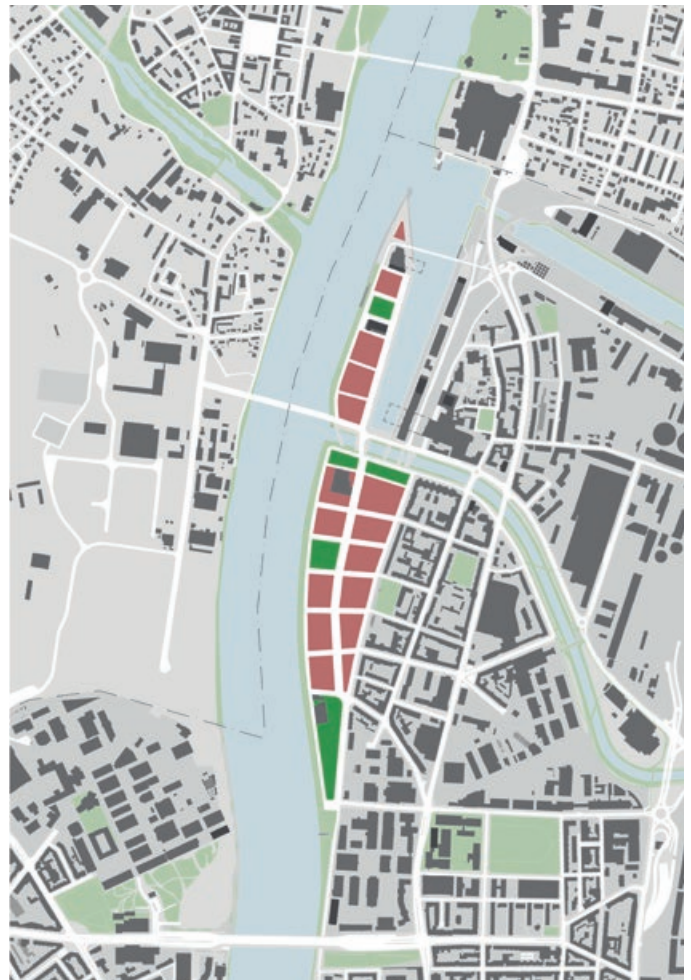
Zentraler Park, M 1:20 000



Park zwischen neuem und altem Quartier, M 1:20 000



Park am Rhein, M 1:20 000



Quer zum Rhein angeordnete Parks, M 1:20 000

## Geometrien der Strassenanlage

Neben der Lage der öffentlichen Grünflächen gibt der Verlauf der Strassen das Grundgerüst des Stadtbauplans vor. Neue Brücken über Rhein und Hafen verknüpfen Basel mit Huningue und Weil am Rhein. Eine Hauptstrasse in Nord-Süd-Richtung verbindet den Klybeckquai mit dem Westquai und bildet das zusammenhängende Rückgrat der zwei Gebiete. Eine besondere Bedeutung kommt den Querstrassen in Ost-West-Richtung zu: Sie erweitern das Klybeckquartier und das Entwicklungsgebiet «klybeckplus» bis an den Rhein und stärken die Durchblicke und Querbeziehungen zwischen West- und Ostquai.

Gerade am Klybeckquai eröffnen sich verschiedene Möglichkeiten, die Querstrassen zu führen und damit die gesamte Stadtanlage zu strukturieren. Sollen sie parallel oder wie ein Fächer strahlenförmig verlaufen? Sollen sie linear zu den bestehenden Querstrassen weitergeführt oder am Übergang zwischen alt und neu abgewinkelt werden?

Mit übergeordnetem Blick auf die Stadtstruktur scheint die lineare Fortsetzung der bereits angelegten Achsen die in sich stimmige Form der Stadterweiterung.

## Parallele Querstrassen



Fächerförmige Querstrassen



Querstrassen linear fortgesetzt



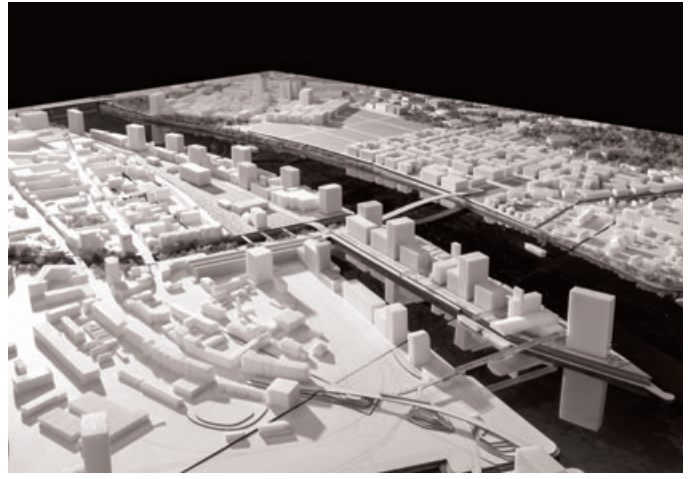
## Bauliche Strukturen

Sollen Klybeckquai und Westquai ein uniformes oder zwei unterschiedliche Quartiere bilden? Wie drückt sich dies in der Baustruktur der Teilgebiete aus? Wird in Anlehnung an den Rheinhafen eine heterogene Struktur mit hohen und niedrigen Häusern angestrebt? Oder soll die Kontinuität zum Klybeckquartier mit vorwiegend einheitlichen Gebäudehöhen betont werden?

Wie zeichnet sich die Hafentbahn in der zukünftigen städtebaulichen Geometrie ab? Soll die gesamte Fläche oder nur ein Teil in einen Park umgewandelt werden? Wie wirkt sich die Breite des Parks auf das Verhältnis zwischen bestehendem und neuem Quartier aus – eher trennend oder verbindend?

In drei städtebaulichen Modellen werden diese Fragen vergleichend untersucht. Während die ersten beiden Varianten zwei Extreme abbilden – uniform als losgelöstes Hochhausquartier am Rhein versus zweigeteilte Entwicklung von Klybeckquai und Westquai – wird in der dritten Variante die Überlagerung und Mehrdeutigkeit der unterschiedlichen historischen Schichten thematisiert. Sowohl die Blockrandstruktur des Klybeckquartiers als auch die Spuren der Hafentbahn zeichnen sich im städtebaulichen Konzept ab. Einzelne Hochhäuser am Klybeckquai akzentuieren den Stadtraum und nehmen Bezug auf die heterogene Hochhausstruktur am Westquai.

Uniforme Hochhausinsel



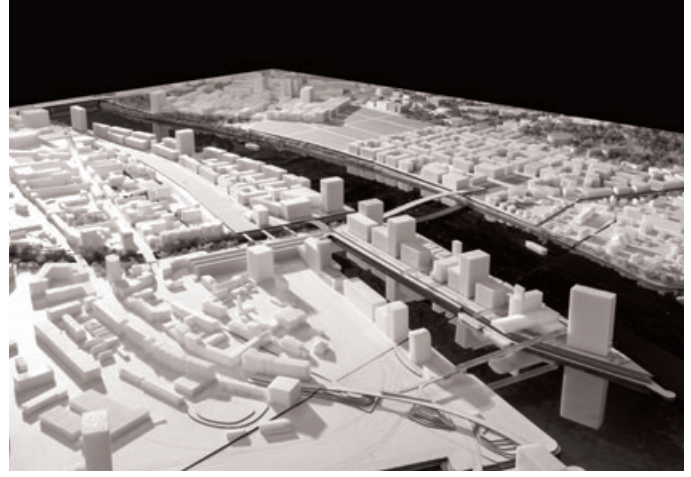
Modellfotografie und Situationsplan, M 1:10 000



Zweigeteilte Entwicklung



Überlagerung und Mehrdeutigkeit



## Die Kleinbasler Rheinpromenade

Die Rheinpromenade bildet einen der wichtigsten öffentlichen Freiräume in Basel und verbindet das südöstliche mit dem nördlichen Ende der Stadt. Der zusammenhängende Uferweg wird bis auf wenige Restaurants und die charakteristischen Buvetten nicht von Läden und kommerziellen Nutzungen vereinnahmt. Damit dient der Ort in erster Linie der Freizeit und Erholung sowie als gemeinschaftlicher Treffpunkt. Auch wenn die verschiedenen Abschnitte der Rheinpromenade unterschiedlich gestaltet sind, zeigen sich gewisse wiederkehrende Elemente: Differenzierung zwischen einem von Bäumen gesäumten Spazierweg mit einer hochwertigen Gestaltung aus gepflasterten Wegen, Rabatten, Bänken und gusseisernen Strassenleuchten und einer separaten Fahrspur für den schnelleren Velo- und Anlieferverkehr. Daran schliessen sich gepflasterte, bewuchsfähige und besonnte Uferböschungen an, mit einem durchgehenden Bermenweg sowie abschnittswisen Sitzstufen und Treppen zum Wasser. Diese Charakteristika sollen am Klybeckquai und am Westquai weitergeführt und durch die vorhandenen Spuren der Hafenwirtschaft bereichert werden.



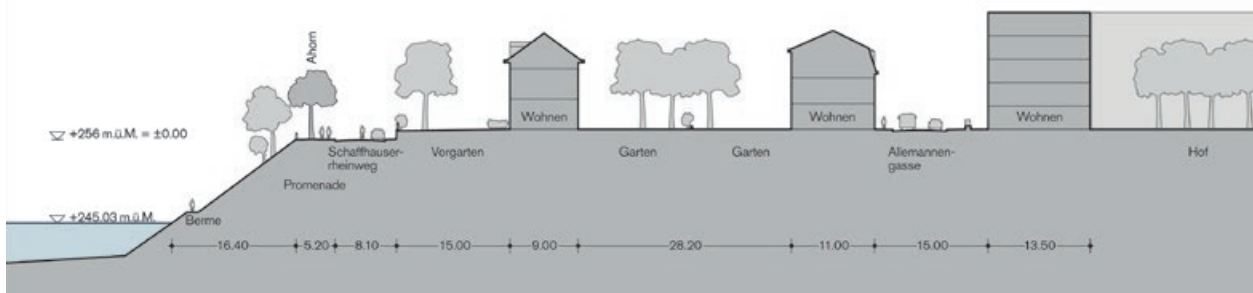
Oberer Rheinweg von der Grossbasler Seite aus



Übersicht der Kleinbasler Rheinpromenade, M 1:20 000 50 200 

## Schaffhauser Rheinweg

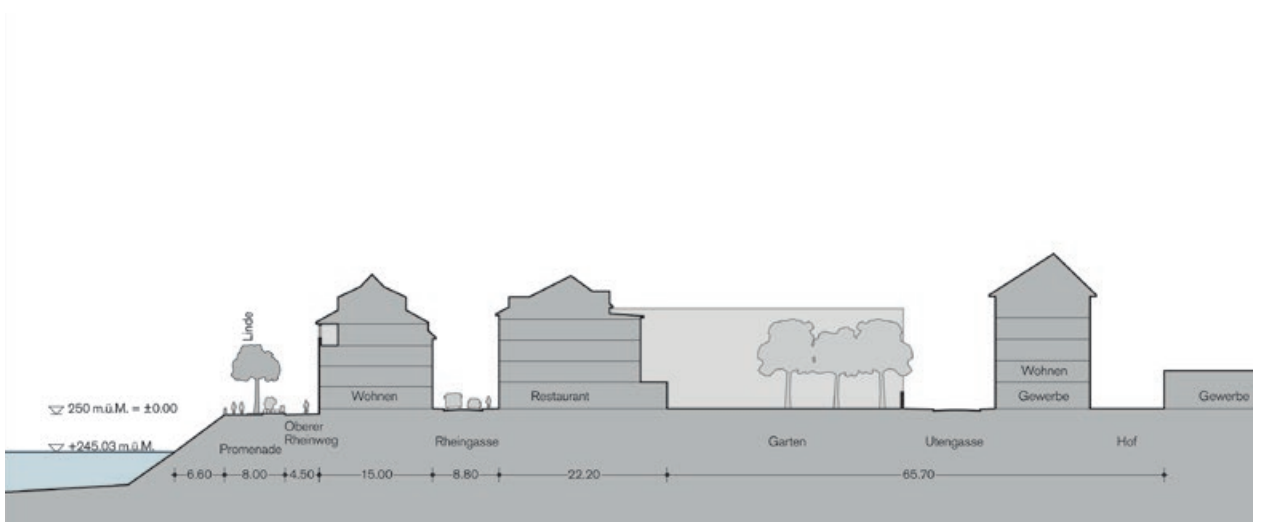
Die Kleinbasler Rheinpromenade nimmt ihren Anfang am Museum Tinguely im Südosten der Stadt. Hier, am Schaffhauser Rheinweg, ist sie noch ein schmaler Spazierweg, der durch eine steile Böschung vom Fluss getrennt ist. Die ausgesprochene Wohnlichkeit entlang dieser Uferpartie zeigt sich in 15 Meter tiefen, üppig bepflanzten Vorgärten und zwei- bis dreigeschossigen Villen. Die hier rund zehn Meter hohe, stark begrünte Böschung schafft eine spürbare Distanz zwischen Fluss- und Stadtraum. Auf Niveau des Flusses besteht kein Sichtbezug zur Stadt und zu den angrenzenden Wohngebäuden. Bei niedrigem Wasserstand im Sommer bilden sich dort schmale Sandbänke, die zum ungestörten Sonnen und Erholen einladen.



Schaffhauser Rheinweg 65, Querschnitt, M 1:1000

## Oberer Rheinweg

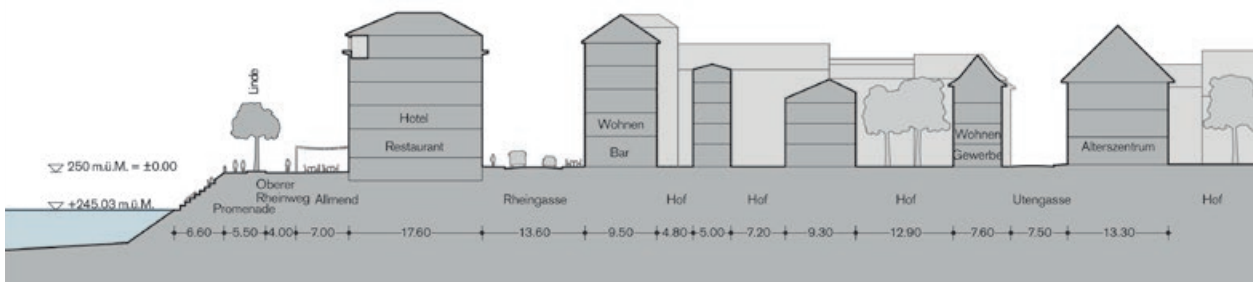
An der Wettsteinbrücke beginnt der Obere Rheinweg. Hier stehen schmale, viergeschossige Häuser direkt an der Promenade. Trotzdem sind die Erdgeschosse meist geschlossen und ohne kommerzielle Nutzungen. Der öffentliche Charakter wird allein durch den unmittelbaren Bezug zum Rhein und die Gestaltung der Promenade erzeugt: die einreihige Lindenallee, die Sitzbänke, die gusseisernen Leuchten, die Pflasterung sowie die gepflasterte, teils von trockenheitsliebender Vegetation begrünte und mit Sitzstufen durchsetzte Uferböschung.



Oberer Rheinweg 53, Querschnitt, M 1:1000

### Oberer Rheinweg an der Mittleren Brücke

Kurz vor der Mittleren Brücke reihen sich mehrere Restaurants am Oberen Rheinweg aneinander. Ein sieben Meter breiter Streifen direkt vor dem Erdgeschoss ist für Aussensitzplätze reserviert, daran schliessen sich eine Fahrspur für Velos und Anlieferung sowie der eigentliche Spazierweg und die hier als Sitzstufen gestaltete Uferböschung an. Auf diese Weise wird der relativ schmale Promadenraum vielfältig genutzt. Morgens sorgen die Lieferautos für geschäftiges Treiben, mittags und abends geniessen die Restaurantgäste die Aussicht auf den Rhein, davor bewegen sich die Spaziergänger auf und ab oder ruhen sich auf den Stufen am Wasser aus.



Oberer Rheinweg 7, Querschnitt, M 1:1000

## Unterer Rheinweg

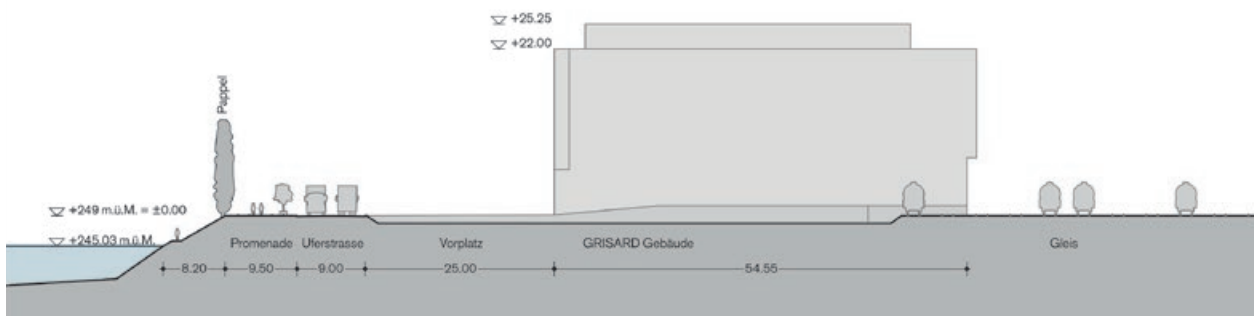
Von der Mittleren Brücke an ändert die Rheinpromenade wieder ihr Gesicht. Am Unteren Rheinweg herrscht eher ein Nebeneinander zwischen einer reinen Wohnbebauung mit Vorgärten, dem nun deutlich breiteren, von einer zweireihigen Allee gesäumten Velo- und Spazierweg am Rhein sowie dem bei der Bevölkerung sehr beliebten Rheinbord mit seinen längeren Abschnitten aus betonierten Sitzstufen. Der Bermenweg in Wassernähe bietet neben der oberen Promenade eine durchgehende Spaziermöglichkeit. Entlang der Promenade versorgen ortstypische Buvetten die Spaziergänger, Schwimmerinnen und Sonnenbadenden mit Getränken und kleinen Speisen.



Unterer Rheinweg 118, Querschnitt, M 1:1000

### Klybeckquai

An der Dreirosenbrücke beginnt der Klybeckquai, der zum einen noch stark von der Hafennutzung, zum anderen von den inzwischen etablierten Zwischennutzungen geprägt ist. 2013 wurde dieser Uferabschnitt grösstenteils für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und durch temporäre Gestaltungsmaßnahmen – wassergebundene Beläge auf den ehemaligen Gleisen, Sitzmöbel aus Paletten und Pflanzcontainer – aufgewertet. Die zuvor dem Hafenverkehr vorbehaltenen Uferstrasse ist für Velos und Anlieferverkehr geöffnet. Entlang der temporären Promenade haben sich wie am Oberen und Unteren Rheinweg mehrere Buvetten etabliert. Die Böschungen zeichnen sich hier weiterhin durch den durchgehenden Bermenweg und einzelne Treppenzugänge zum Wasser aus. Die für den Innenstadtbereich typische Böschungspflasterung ist hier jedoch durch Betonmäuerchen und Rasenböschungen ersetzt. Durch die Trasse der Hafenbahn ist die Uferstrasse noch immer vom Klybeckquartier abgeschnitten und nur an zwei Punkten von Süden und von Norden aus zu erreichen.

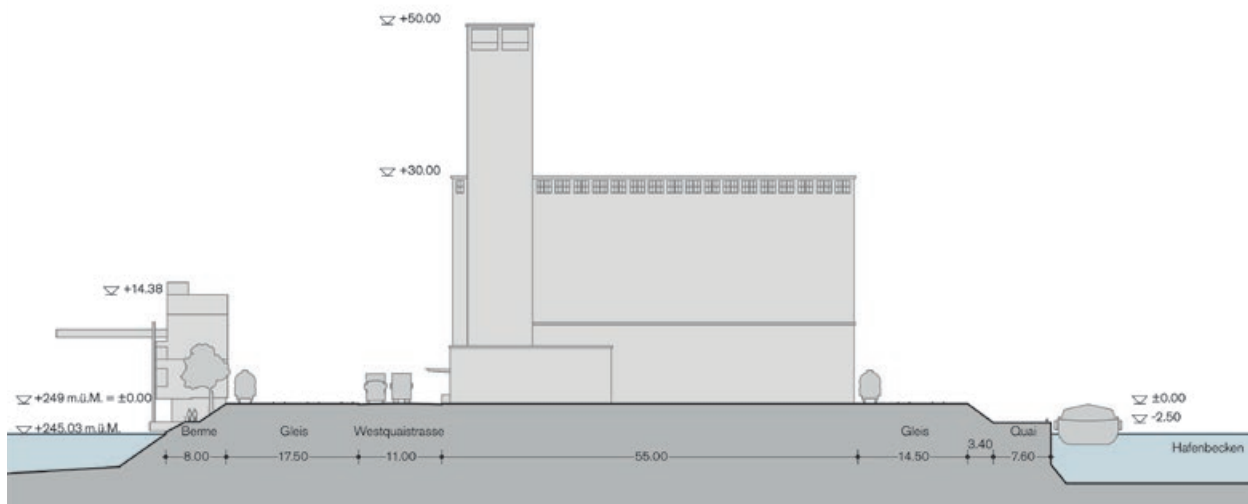


Uferstrasse 90, Querschnitt, M 1:1000



**Westquai**

Von der Wiesemündung bis zum Dreiländereck folgt mit dem Westquai der letzte Abschnitt der Kleinbasler Rheinpromenade. Das ständige Kommen und Gehen der Lastwägen und Güterzüge, die Container- und Schuttberge sowie einzelne monumentale Silospeicher und die Infrastruktur des Hafens verleihen dem Ort einen eigenen, spezifischen Charakter. Der Fussgängern vorbehaltenen Uferweg beschränkt sich hier auf den schmalen Bermenweg. Er führt am Yachthafen vorbei und endet am Dreiländereck, einem öffentlichen Platz, der wegen seiner wenig zugänglichen Lage und Ausgestaltung heute kaum genutzt wird. Der «Pylon», eine hochaufragende Eisenplastik aus dem Jahr 1957, symbolisiert hier das Aufeinandertreffen der drei Länder Schweiz, Frankreich und Deutschland.



Westquaistrasse 38, Querschnitt, M 1:1000



Referenz: Piazza dell'Unità d'Italia in Triest



## Lebendigkeit und Intimität

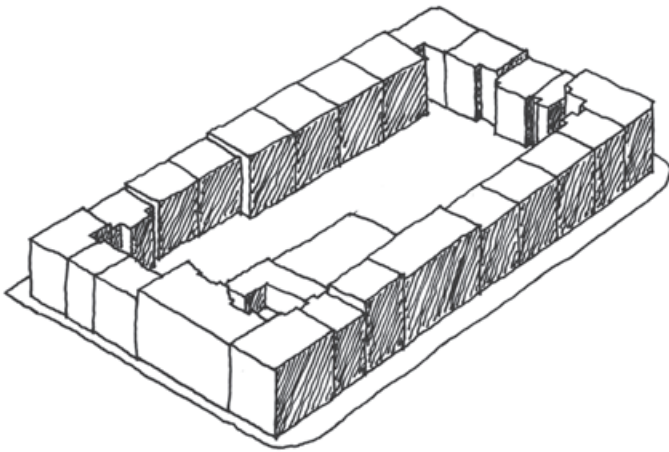
Die Struktur der Bebauung am Klybeckquai soll aus dem bestehenden Klybeckquartier entwickelt werden. Die vorhandenen Architekturen werden aufgegriffen, transformiert und in neue Formen überführt. Zudem ermöglichen die Brandschutzvorschriften von 2015 durch die Anhebung der Hochhausgrenze von 25 auf 30 Meter eine für die Schweiz neuartige städtebauliche Dichte. Wie kann die Tiefe eines Baufelds genutzt werden, um vielfältige Stadträume zwischen dem lebendigen Äusseren und dem intimen Inneren eines Blocks zu schaffen? Auf der Suche nach konkreten Indizien – Massen, Proportionen, Oberflächen, Materialien – wurden städtische Wohngebiete in Mailand, Wien und London vergleichend analysiert.



Ecke Kleinhüninger- und Klybeckstrasse mit Restaurant

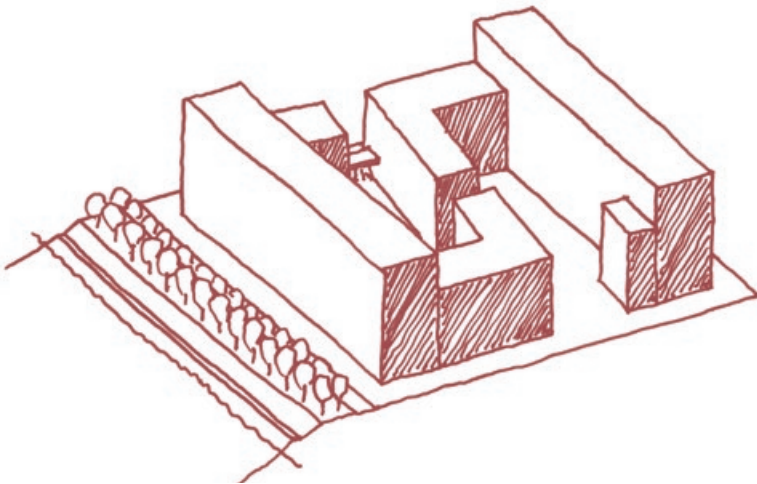


Wohnstrasse in Klybeck mit Vorgärten



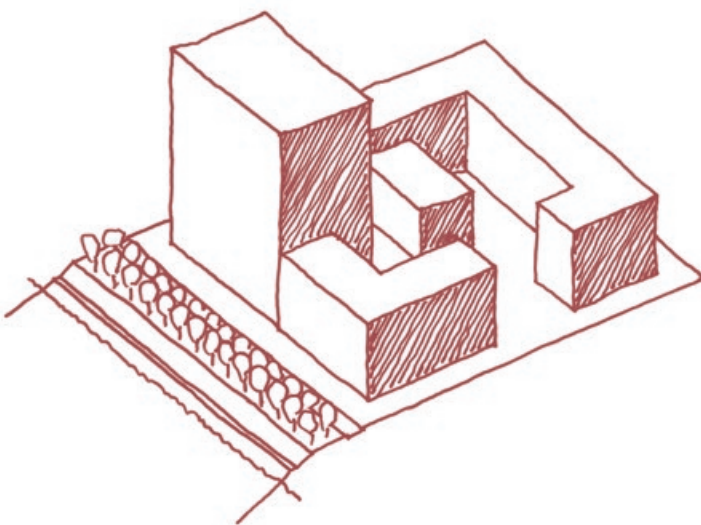
### Kontext

- Parzellierter Wohnblock in Klybeck
- 15 bis 18 Meter Höhe
- 4 bis 5 Geschosse



### Transformation

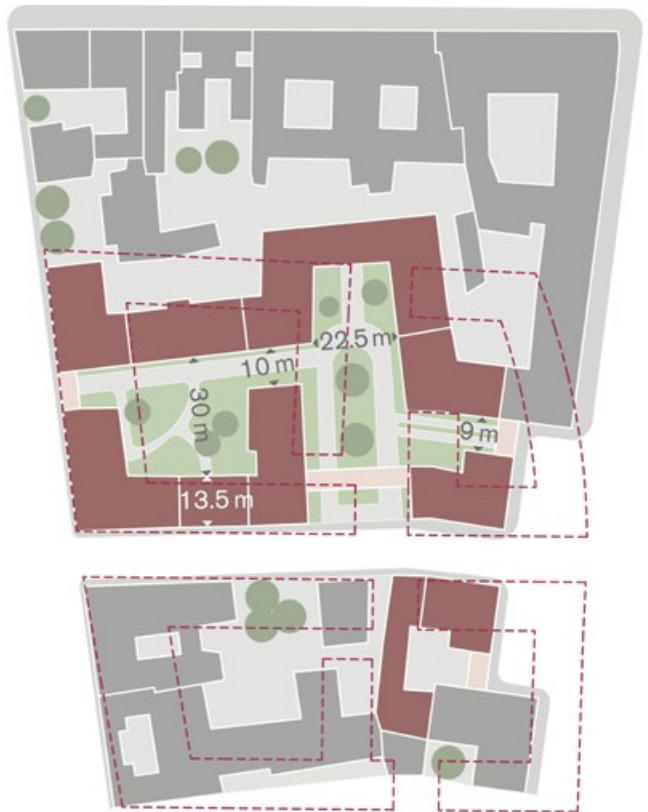
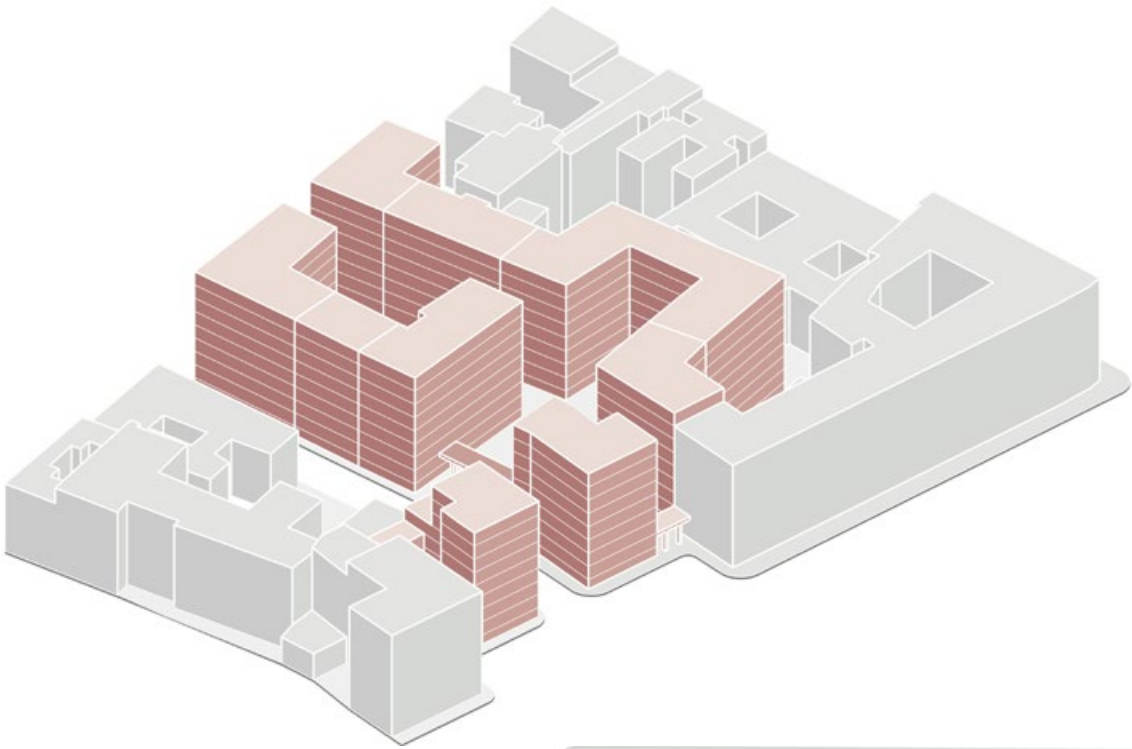
- Öffnung des Blockrands zu den Querstrassen
- Betonung der Hauptachsen mit bis zu 30 Meter hohen Gebäuden
- Im Inneren lebendig und abwechslungsreich durch vielfältige Höfe und Gassen



- Punktuelle Einbindung von bis zu 65 Meter hohen Hochhäusern innerhalb eines Blocks an städtebaulich bedeutenden Orten und im Zusammenspiel mit Plätzen

**Referenz: Piazzetta Guastalla, Mailand**

Im Stadtzentrum von Mailand in der Nähe des kolossalen Justizpalastes gelegen, ist der von Marcello Piacentini entworfene, Anfang der 1930er Jahre errichtete Wohnkomplex Teil eines grösseren Blocks. Die nach einheitlichen Gestaltungsregeln ausgeführten, acht- bis neungeschossigen Häuser umschliessen zwei Höfe, die über schmale Gassen und Torbauten mit dem Aussenraum verbunden sind. Der längliche Haupthof im Osten misst im Grundriss nur etwa 22 auf 50 Meter, wirkt durch seine üppige Begrünung sowie die hochwertig gestalteten Fassaden dennoch grosszügig und ansprechend.

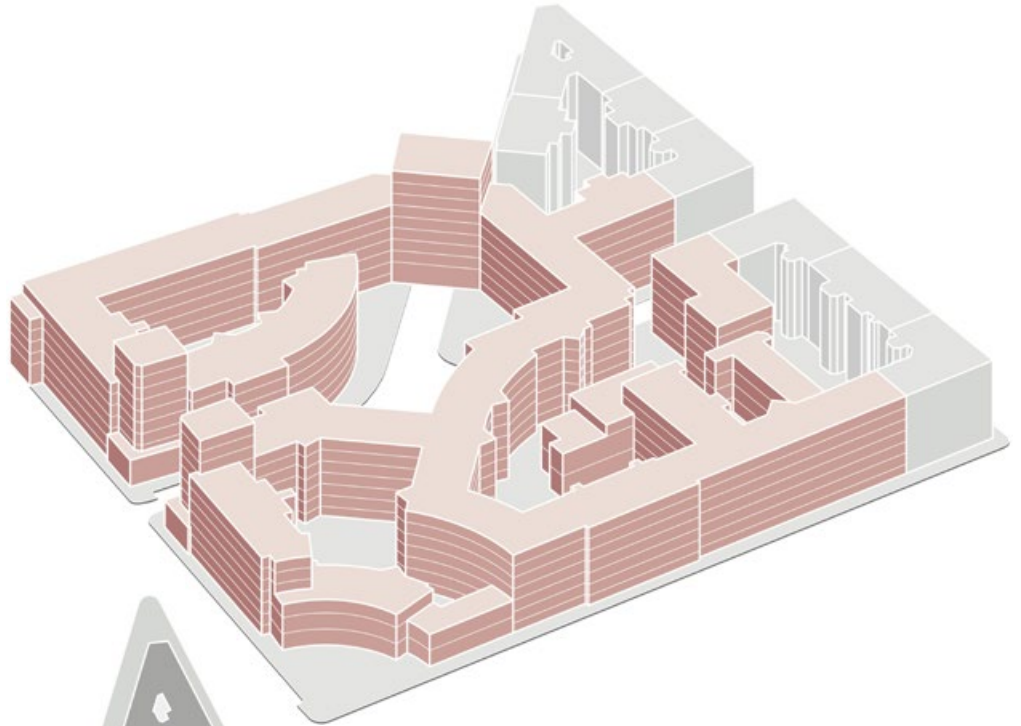


Wohnhof der Piazzetta Guastalla

Piazzetta Guastalla, M 1:2000

## Referenz: Reismannhof, Wien

Wie die Piazzetta Guastalla fügt sich auch der Edmund-Reismann-Hof im 12. Bezirk im Südwesten Wiens in den bestehenden städtischen Kontext ein und bindet zwei unvollendete Blöcke zu einer Grossform zusammen. Die von Heinrich Schmidt und Hermann Aichinger entworfene Anlage entstand im Rahmen des kommunalen Wohnungsbauprogramms des «Roten Wien» Mitte der 1920er Jahre. Sie umfasst mehrere Gassen, einen zentralen Platz und fünf Höfe. Über eine differenzierte Höhenstaffelung von zweigeschossigen Vorbauten bis zu neugeschossigen Türmen wird der Stadtraum abwechslungsreich gegliedert. Die Tiefe der Höfe variiert zwischen 25 und 45 Metern, die Breite der Gassen beträgt 10 bis 15 Meter.



Reismannhof, M 1:2000

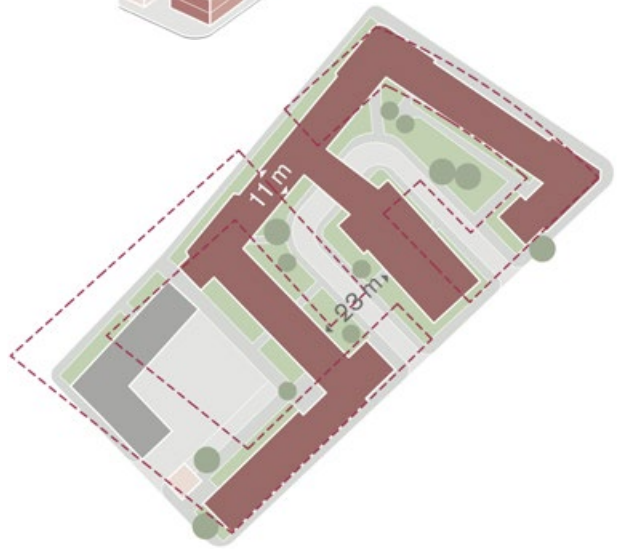
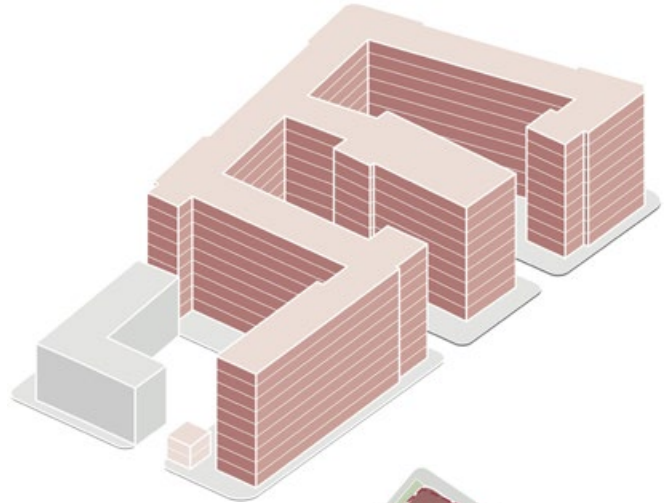
Monumentaler Eingang des Reismannhofs

**Referenz: Cranmer Court, London**

Cranmer Court liegt im Westen Londons im vornehmen Stadtteil Chelsea etwas südlich des Victoria and Albert Museum. Die Mitte der 1930er Jahre gebaute Anlage des Architekten Stanley Gordon Jeeves besteht aus mehreren Gebäudeflügeln und umfasst zwei längliche Höfe, die sich nach Südosten zu einer Wohnstrasse hin öffnen. In der Gestaltung der neungeschossigen Häuser mit rotem Sichtmauerwerk und hohen Fenstern zeigen sich Anklänge an klassizistische Palastarchitekturen und Londoner Arbeiterhäuser. Diese Ambivalenz setzt sich auch im Charakter der Höfe fort, der zwischen repräsentativem Cour d'honneur und intimmem Innenhof changiert.



Wohnstrasse des Cranmer Court



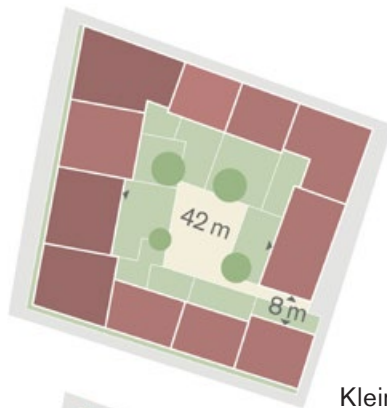
Cranmer Court, M 1:2000



### Adaption: Modellblock am Klybeckquai

Die drei Beispiele in Mailand, Wien und London demonstrieren, wie sich innerhalb einer dichten städtischen Umgebung mit den entsprechenden Gestaltungsmitteln attraktive, ruhige Wohnanlagen realisieren lassen. Sie werden als Referenzen für den städtebaulichen Entwurf am Klybeckquai herangezogen. Hier sollen ähnliche Gebäudehöhen, Gassenbreiten und Hof-tiefen vergleichbare stadträumliche Situationen schaffen.

Darüber hinaus zeigen die Referenzen die vielfältigen Möglichkeiten der Modellierung des städtischen Blocks. Beispielhaft wird ein Baufeld am Klybeckquai nach unterschiedlichen Prinzipien gestaltet, als kleinteilig parzellierter Blockrand und als Kombination mehrerer Baufelder zu einem Superblock.



Kleinteilige Parzellierung, M 1:2000



Zusammenschluss zweier Baufelder  
M 1:2000



Kombination zu einem Superblock  
M 1:2000

## Vielschichtigkeit und Kontrast

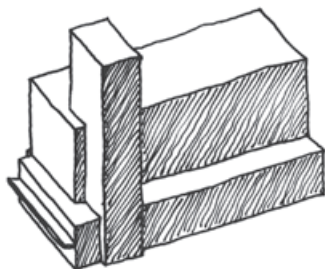
Die Monumentalität der hochaufragenden Silospeicher einerseits und die Kleinteiligkeit und Heterogenität der ephemeren Container und Gewerbebauten andererseits verleihen dem Westquai einen ganz eigenen Charakter. Wie kann der Westquai entwickelt und verdichtet werden, ohne seine spezifische Prägung durch den Hafen zu verlieren? Wie kann der industrielle Charakter erhalten und zugleich ein neues, kompaktes Stadtquartier geschaffen werden? Auf der Suche nach Vorbildern wurden Gewerbegebiete an den Rändern grosser Städte wie der Dreispitz in Basel oder die Via Mecenate in Mailand analysiert.



Hafenbecken mit Kränen und Silospeichern Richtung Norden



Gleise und Hafenkran am Westquai Richtung Osten

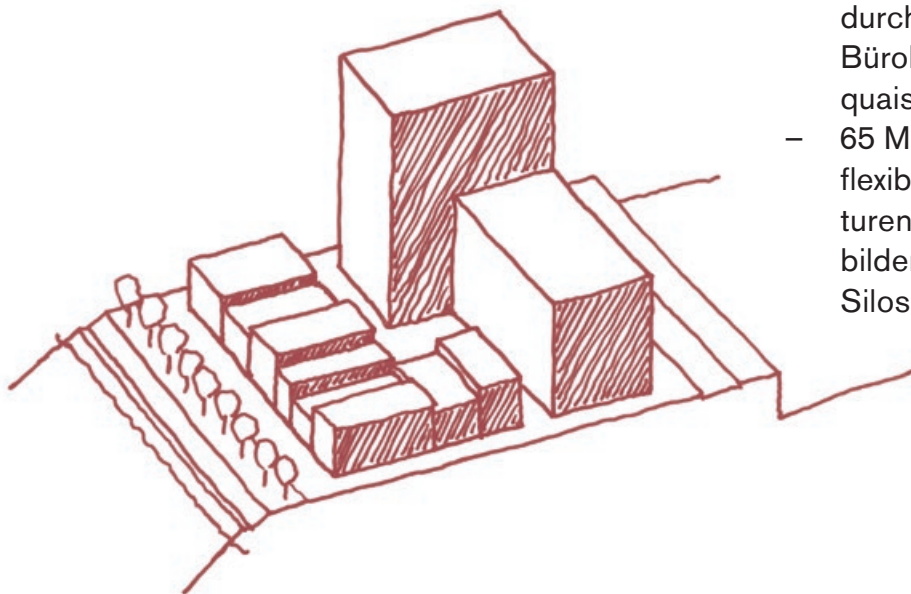


### Kontext

- Monumentale, kubische Silospeicher
- 30 bis 50 Meter Höhe
  
- Kleinteilige Container und Gewerbebauten

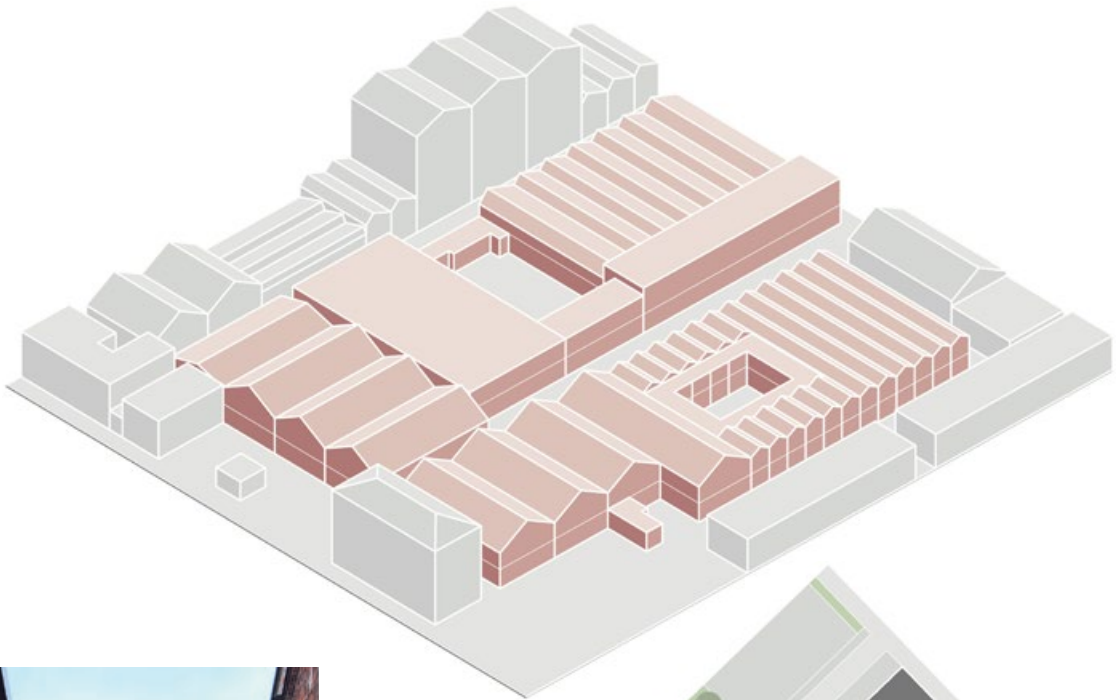
### Transformation

- Niedrige und kleinteilige Struktur aus Ateliers, Werkstätten und Start-ups an der Rheinfront
- Starke Uferfront zum Hafen durch 25 bis 30 Meter hohe Bürobauten vis-à-vis des Ostquais
- 65 Meter hohe Hochhäuser mit flexiblen und neuartigen Strukturen für vielfältige Nutzungen bilden ein Ensemble mit den Silospeichern.

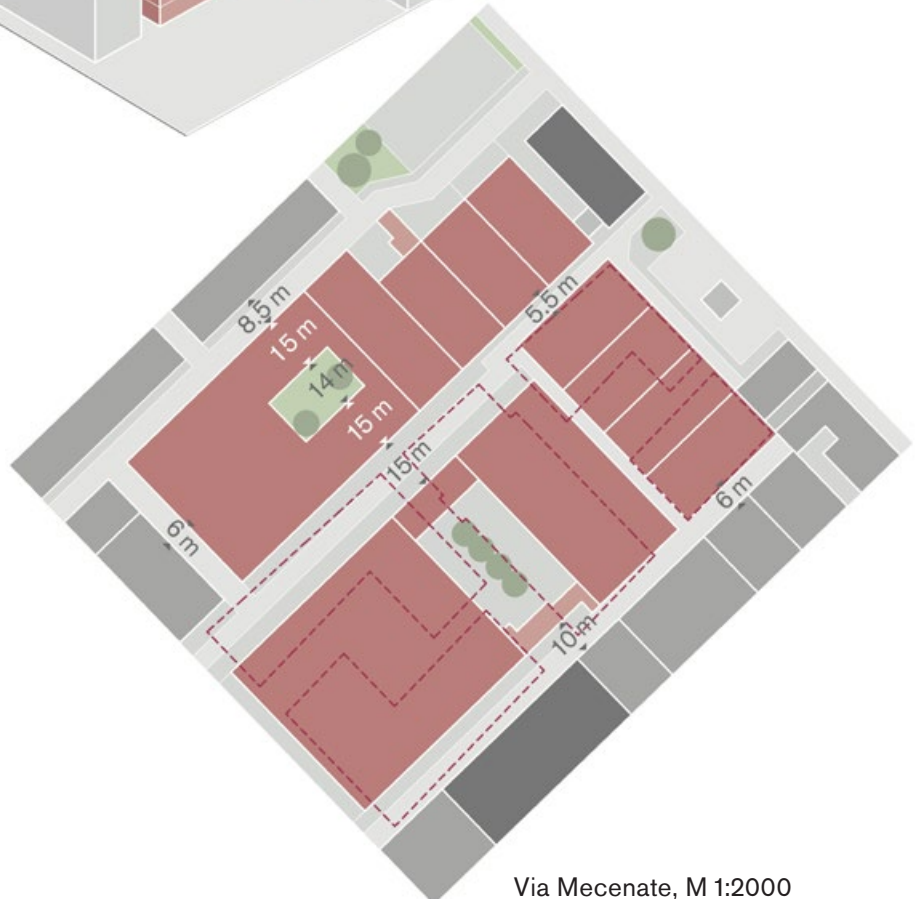


**Referenz: Via Mecenate, Mailand**

Der ehemalige Industriekomplex an der Via Mecenate liegt im Stadtteil Taliedo nahe dem Flughafen Linate im Südosten Mailands. Hier errichtete das italienische Luftfahrtunternehmen Caproni während des Ersten Weltkriegs eine ausgedehnte Anlage für die Entwicklung und Produktion von Militärflugzeugen. Mit der Insolvenz des Unternehmens wurden die Werkhallen von 1950 an nach und nach verkauft oder vermietet und später umgenutzt, sodass die historischen Gebäude bis heute erhalten blieben. Die meist zweigeschossigen Gewerbebauten mit roten Ziegelfassaden und Satteldächern stehen dicht aneinander und sind streng orthogonal angeordnet. Die Bautypen weisen eine grosse Offenheit für unterschiedliche Nutzungen auf. Zugleich ist die rationale Struktur von scheinbar zufälligen Unregelmässigkeiten durchbrochen und von schmalen Gassen durchzogen.



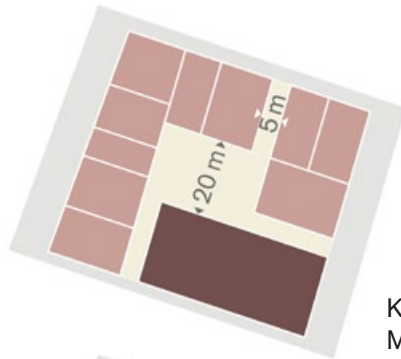
Schmale Gewerbebegasse im Komplex an der Via Mecenate



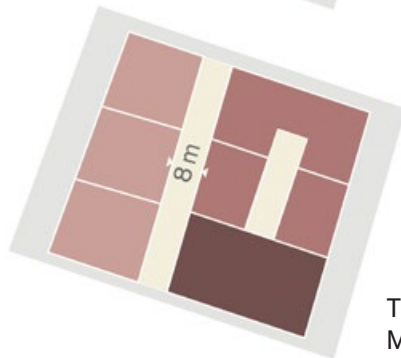
Via Mecenate, M 1:2000

### Adaption: Modellblock am Westquai

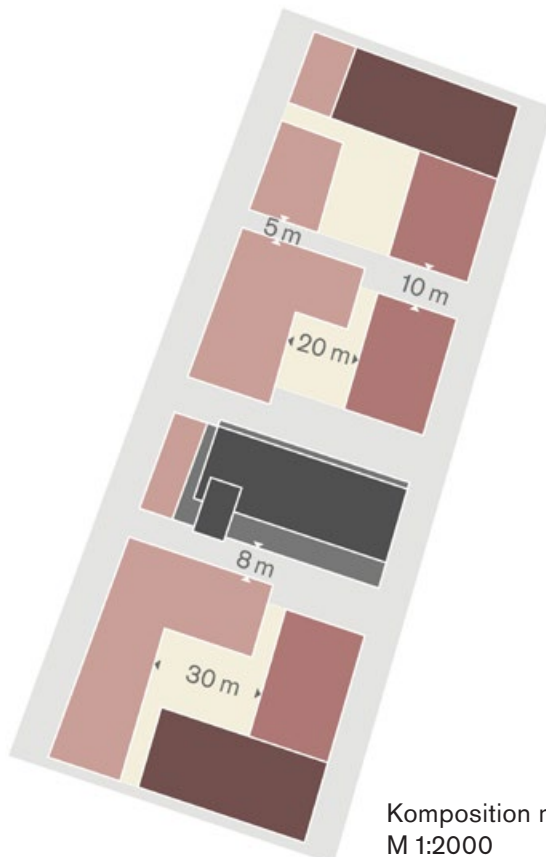
Am Westquai soll ein Ensemble mit den bestehenden Silospeichern gebildet und so die charakteristische Hafenatmosphäre erhalten und gestärkt werden. Nach dem Vorbild der Via Mecenate in Mailand sollen Strukturen entwickelt werden, die Räume für heterogene Nutzungen in sich aufnehmen und zu einem dichten Stadtgeflecht zusammenbinden. Am Beispiel eines Baufelds am Westquai werden die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten aufgezeigt, wie sich an diesem Ort durch unterschiedlich grosse Parzellen und eine Kombination von Kultur, Gewerbe und Gastronomie neue Strukturen und Typen der Bebauung schaffen lassen.



Kleinteilige Struktur mit zentralem Hof  
M 1:2000



Tiefe Grundrisse mit schmalen Lichthöfen  
M 1:2000



Komposition mehrerer Baufelder  
M 1:2000



# Stadtbauplan

## Stadt und Fluss

Der Rhein ist bis heute untrennbar mit der städtebaulichen Entwicklung Basels verbunden. Zeigt sich im mittelalterlichen Stadtkern in den Spuren der ehemaligen Festungsmauern noch die Abkehr vor den Gefahren des Flusses, öffneten sich die Stadterweiterungsquartiere des 19. Jahrhunderts erstmals zum Rhein, es wurden die Ufer befestigt und der Flusslauf reguliert. Fächerförmig führen die Querstrassen im Matthäus-, Clara- und Wettsteinquartier an das rechte Ufer und ermöglichen den direkten Zugang zum Wasser. In Klybeck verhindert dies bislang noch die Hafengebäude – eine Barriere, die mit der neuen Planung überwunden werden soll.



Stadtstruktur mit Planung in Basel Nord, M 1:20 000





## Stadterweiterung ab 2035

Die Stadterweiterung am Rhein erfolgt in mehreren Etappen. Sie findet ihren Abschluss mit der vollständigen Entwicklung von Klybeckquai und Westquai. Auf dem Abdruck der Hafengleise führt ein langgezogener Park – der «Gleispark» – von der Mauerstrasse im Süden bis zur Wiese im Norden und fügt sich als Bindeglied zwischen altem und neuem Quartier ein. Die Querstrassen des Klybeckquartiers werden bis an den Rhein weitergeführt und bilden die Grundstruktur des neuen Quartiers am Klybeckquai. Am Westquai wird ein dichtes und lebendiges Hafenquartier für vielfältige Nutzungen geschaffen. Auch wenn die beiden Gebiete südlich und nördlich der Wiesemündung unterschiedlich gestaltet werden, sind sie durch die Rheinpromenade und eine parallel verlaufende neue Haupterschliessungsstrasse miteinander verbunden. Zudem verweisen ähnliche stadträumliche Elemente aufeinander, wie die Querstrassen in Ost-West-Richtung und Wasserplätze am Rhein. Neue Brückenverbindungen werden über das Hafenbecken nach Deutschland und über den Rhein nach Frankreich geschlagen. Eine neue Wiesebrücke korrigiert zudem den ungünstigen Verlauf der heute bestehenden. Die bauliche Entwicklung am Dreiländereck im Norden und auf der Novartis-Parzelle im Süden wird zunächst offengelassen und soll in Verbindung mit der zukünftigen Nutzung und dem konkreten Programm bestimmt werden.

### Kennzahlen gesamt\*

– Gesamtfläche		195 000 m <sup>2</sup>
– Geschossfläche (GF)		385 000 m <sup>2</sup>
– Überbaute Fläche		50 000 m <sup>2</sup>
– Öffentliche Freifläche		68 000 m <sup>2</sup>
– Bewohner/-innen (55 % GF)	4300	
– Arbeitsplätze (30 % GF)	3900	

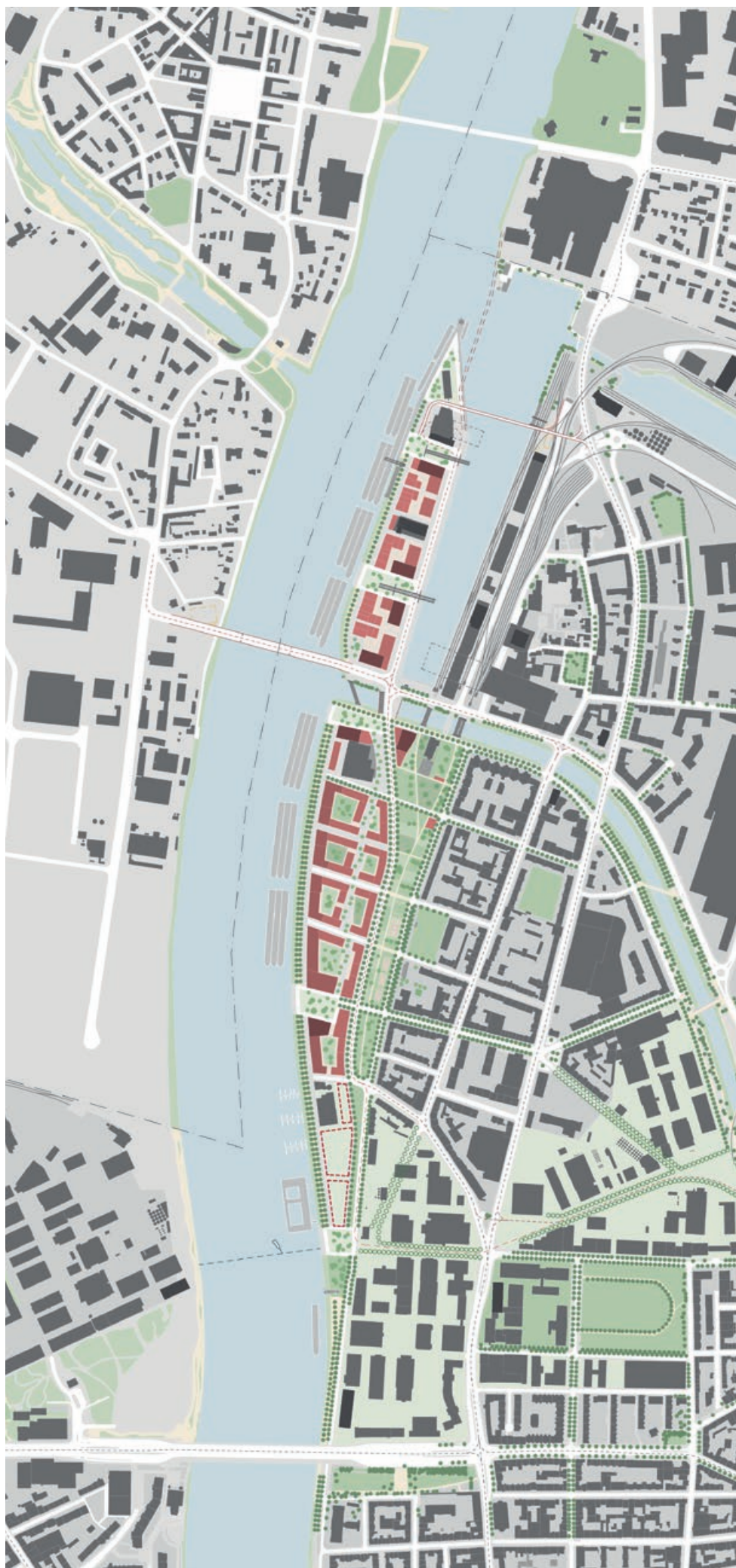
### Klybeckquai

– Gesamtfläche		128 000 m <sup>2</sup>
– Geschossfläche		250 000 m <sup>2</sup>
– Öffentliche Freifläche		50 000 m <sup>2</sup>
– Bewohner/-innen (70 % GF)	3500	
– Arbeitsplätze (20 % GF)	1700	

### Westquai (inkl. Silospeicher)

– Gesamtfläche		67 000 m <sup>2</sup>
– Geschossfläche		135 000 m <sup>2</sup>
– Öffentliche Freifläche		18 000 m <sup>2</sup>
– Option: spezifisches Wohnen (30 % GF)	800	
– Arbeitsplätze (50 % GF)	2200	

\*Flächenangaben ohne Novartis, Dreiländereck, Wendebecken & Satram



Stadterweiterung ab 2035, M 1:10 000 50 200 N

## 1. Phase der Stadterweiterung 2025–2030

Mit der Verlegung erster Teile der Hafenbahn werden zwischen 2025 und 2030 die ersten Parzellen am Klybeckquai bebaut und die Rheinpromenade angelegt. Die Zufahrt mit öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr wird temporär über die Uferstrasse am Rhein geführt. Ein provisorischer Fussgängerüberweg auf Höhe der Inselstrasse stellt bereits eine erste Verbindung für das bestehende Klybeckquartier an den Rhein her. Am Westquai wird mit der Transformation des Dreiländerecks zum öffentlichen Forum begonnen und die Hafenbrücke Richtung Deutschland errichtet. Flächen für Zwischennutzer bleiben in dieser Phase auf dem Ex-Migrol-Areal erhalten. Auf dem Areal der Novartis-Wasseraufbereitungsanlage an der Südspitze des Klybeckquais wird ein temporärer Park angelegt, um auch während dieser Zwischenphase für ausreichende öffentliche Freiflächen zu sorgen.

### Kennzahlen gesamt

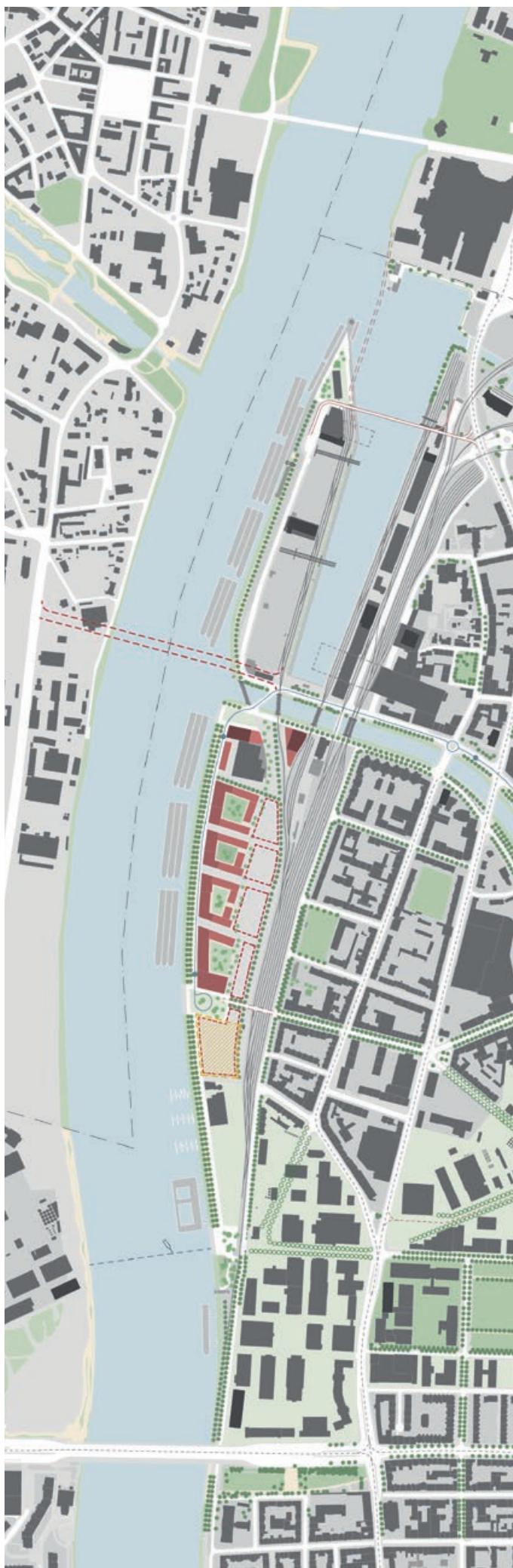
– Geschossfläche (GF)		160 000 m <sup>2</sup>
– Überbaute Fläche		35 000 m <sup>2</sup>
– Öffentliche Freifläche		28 000 m <sup>2</sup>
– Bewohner/-innen (70 % GF)	2300	
– Arbeitsplätze (20 % GF)	1100	


## 2. Phase der Stadterweiterung 2030–2035

Per Ende 2029 fallen die Baurechte am Westquai an den Kanton Basel-Stadt zurück. Die Hafengleise südlich der Wiese werden nun vollständig verlegt und an deren Stelle der grosszügige Gleispark geschaffen. Zudem können die ersten Baufelder am Westquai und sämtliche Parzellen am Klybeckquai entwickelt und die zentrale Haupterschliessungsstrasse mit einer neuen Tramlinie vom künftigen Klybeckplatz bis zum Dreiländereck angelegt werden. Am Westquai werden zunächst Flächen für innovatives Gewerbe, Start-ups und Ateliers sowie für Zwischen- und Pioniernutzer reserviert. Ebenso sind auf dem Areal der Novartis-Wasseraufbereitungsanlage temporäre Nutzungen vorgesehen.

### Kennzahlen gesamt

– Geschossfläche (GF)		300 000 m <sup>2</sup>
– Überbaute Fläche		43 000 m <sup>2</sup>
– Öffentliche Freifläche		68 000 m <sup>2</sup>
– Bewohner/-innen (55 % GF)	3300	
– Arbeitsplätze (30 % GF)	3000	



1. Phase 2025–2030, M 1:10 000 50 200 

■ Zwischennutzungen



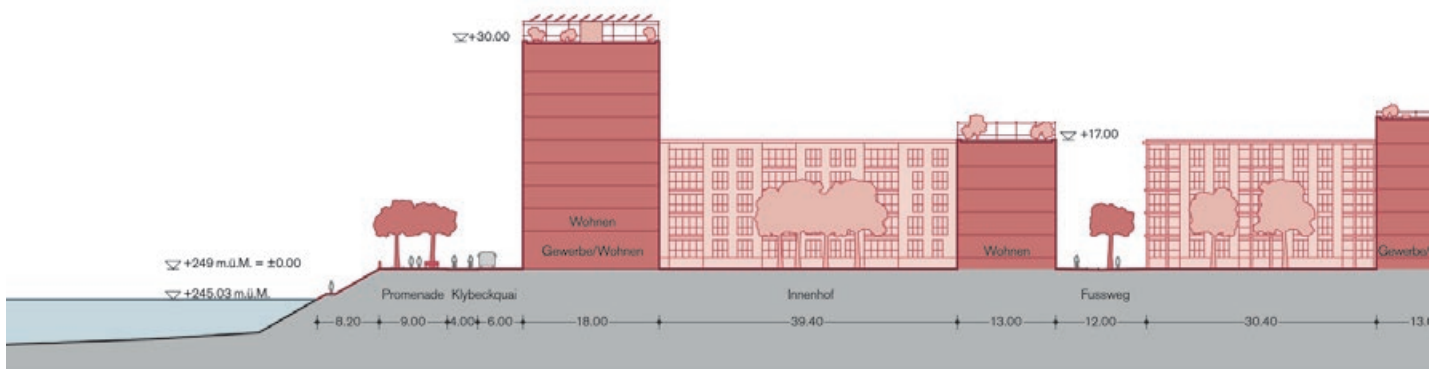
2. Phase 2030–2035, M 1:10 000

■ Zwischennutzungen

## Quartier am Klybeckquai

In Nachbarschaft zum Klybeckquartier entsteht am Klybeckquai ein durchmischtes Quartier mit einem hohen Wohnanteil. Als Gegenüber des bestehenden Quartiers sind die neuen Häuser am Gleispark in ihrer Höhe auf maximal 20 Meter begrenzt. Am Rhein hingegen wird eine markante, bis zu 30 Meter hohe Uferfront gebildet. Die Querstrassen werden linear bis zum Rhein fortgeführt. Zudem weiten sich die drei wichtigsten Querverbindungen – Mauerstrasse, Inselstrasse und Wiesendamm – zu kleinen Freiräumen am Wasser: dem Uferplatz, dem Inselplatz und dem Wiesenkopf. Diese Plätze werden durch bis zu 65 Meter aufragende Wohnhochhäuser und Gebäude für öffentliche Nutzungen akzentuiert.

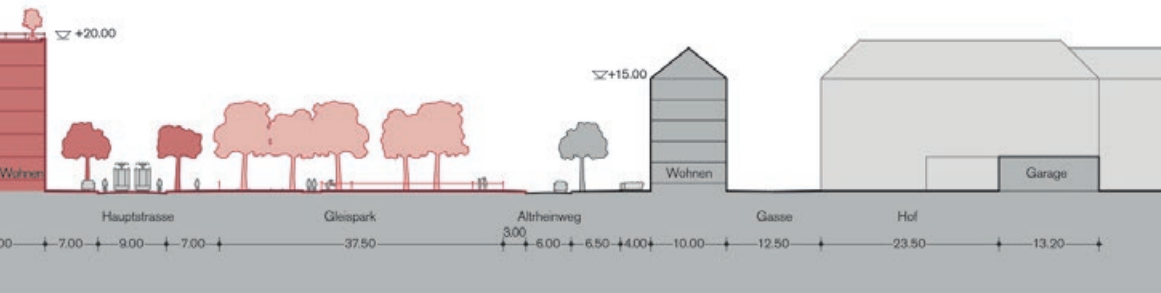
Im Süden wird die Mauerstrasse vom Horburgpark kommend durch das Entwicklungsgebiet «klybeckplus» verlängert und mündet in den Uferplatz. In der Mitte des Klybeckquais vollendet der Inselplatz die städtebauliche Y-Figur aus Wiesenplatz und Inselstrasse und bildet ein kleines Quartierzentrum mit einem Schulhaus. Im Norden verbindet der Wiesenkopf die Uferpromenaden an Rhein und Wiese. Das nördlichste Baufeld mit dem bestehenden GRISARD-Bürogebäude nimmt eine besondere Scharnierfunktion zwischen Klybeckquai und Westquai ein. Hier ist ein höherer Anteil an Arbeitsplätzen und speziellen Nutzungen geplant. Das Uferprofil des Klybeckquais ist mit 19,50 Metern deutlich breiter als am Westquai. Wie beim Unteren Rheinweg wird die Promenade durch eine zweireihige Baumallee gesäumt. Entlang der Erdgeschosszone ist ein gemischt genutzter Bereich für Vorgärten oder Aussensitzplätze von Restaurants vorgesehen.



Klybeckquai, Querschnitt, M 1:1000



Klybeckquai, M 1:5000 50 200



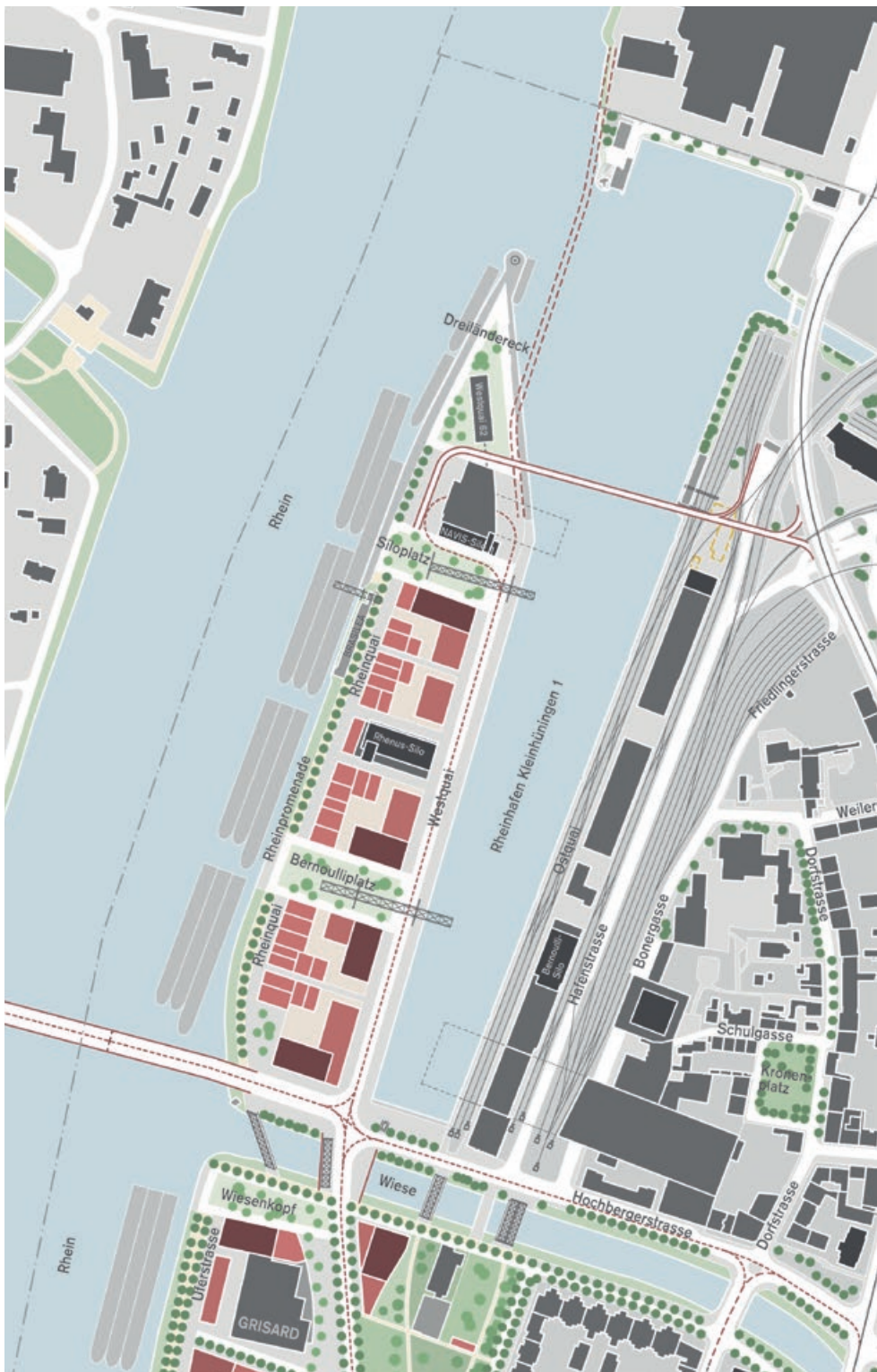
## Quartier am Westquai

Umgeben von geschäftigem Hafentreiben entsteht am Westquai ein vielfältiges, dichtes Quartier. Die Halbinsel ist im Westen, Norden und Osten von Wasser umgeben. An der Spitze des Dreiländerecks werden ein nach drei Seiten offener Platz sowie innerhalb des kompakten Stadtgefüges zwei querliegende Plätze aufgespannt, die Blickbezüge zwischen Rhein und Hafenbecken sowie zwischen West- und Ostquai ermöglichen. Der Platz am Dreiländereck wird für zukünftige Nutzungen bewusst offengehalten. Möglich sind ein Erhalt und Umbau des bestehenden Hafengebäudes Westquaistrasse 62 oder ein besonderer öffentlicher Neubau mit Bedeutung für die gesamte länderübergreifende Region. Die monumentalen Getreidespeicher und auskragenden Hafenkräne werden nicht nur als historische Zeugnisse bewahrt, die neue Stadtstruktur greift zudem auf prägende räumliche Charakteristika des Ortes zurück. Dies zeigt sich beispielsweise im heterogenen Zusammenspiel aus schlanken Hochhäusern und niedrigen Gewerbebauten oder in der Konstruktion der Fussgänger- und Velobrücke als Stahlfachwerk. Entlang der östlich gelegenen Hapterschliessungsstrasse am Hafenbecken reihen sich die grösseren Bürogebäude und Hochhäuser, die Raum für unterschiedliche Nutzungen bieten. Die westlich verlaufende Uferfront am Rhein erhält eine kleinteilige Struktur mit Werkstätten, Ateliers, Kultureinrichtungen und Gastronomiebetrieben. Nach dem Vorbild des Oberen Rheinwegs stehen die Häuser direkt an der 16,50 Meter breiten Rheinpromenade und haben so einen unmittelbaren Bezug zum öffentlichen Stadtraum und zum Wasser.

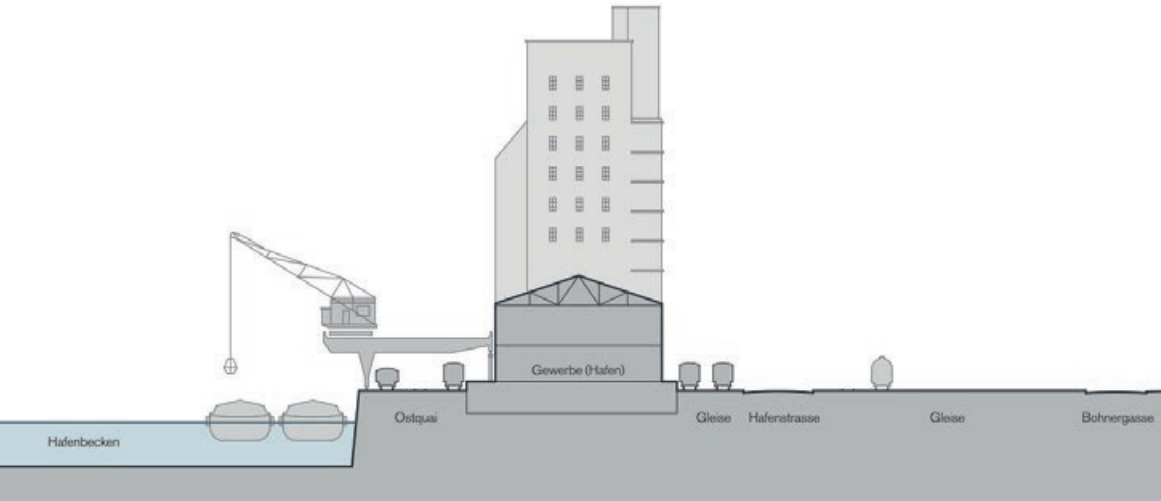


Westquai, Querschnitt, M 1:1000





Westquai, M 1:5000 50 200

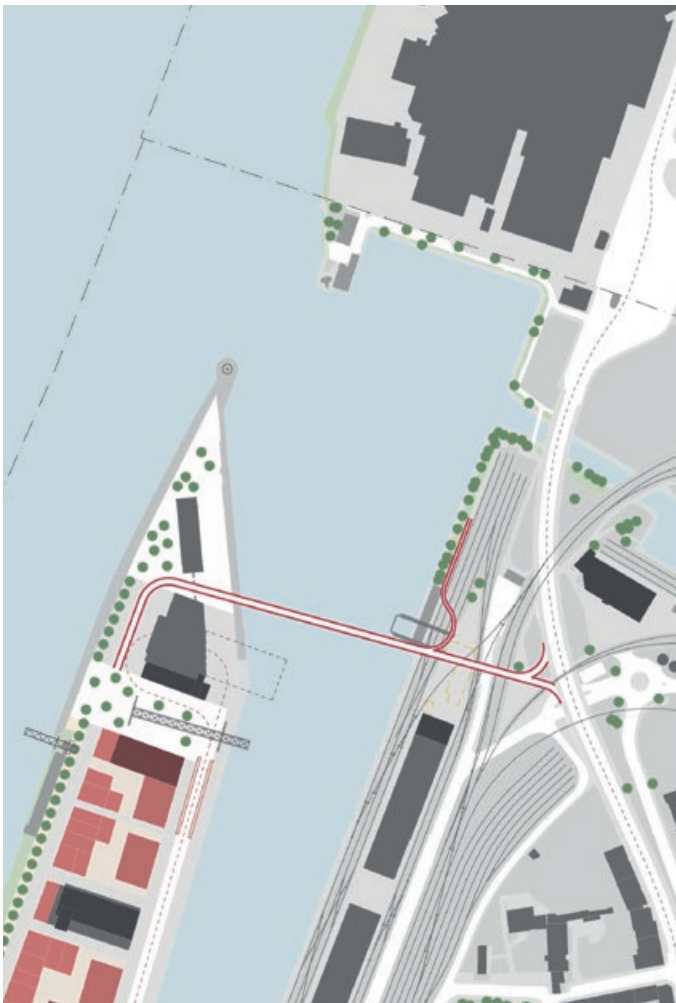


## Optionen zum Standort der Hafenbrücke

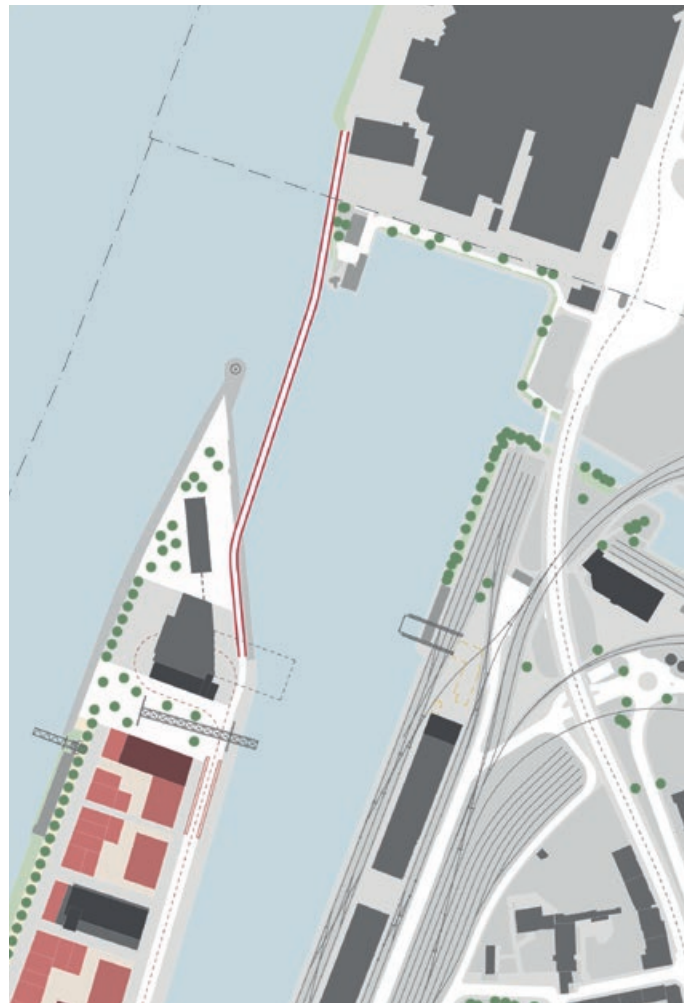
Die geplante Hafenbrücke bildet für den Ausbau der kantonalen Velorouten und die grenzüberschreitende Vernetzung von Frankreich, Deutschland und der Schweiz ein wichtiges Verbindungselement. Im Rahmen des Workshop-Verfahrens wurden zwei mögliche Standorte erarbeitet, die im weiteren Planungsprozess auf ihren Nutzen und ihre Machbarkeit hin überprüft werden müssen.

Die vom Planungsteam präferierte Option einer Brücke zwischen West- und Ostquai folgt der bestehenden Ausrichtung der Hafengebäuden mit ihren ins Hafenbecken auskragenden Kränen und Umschlaghallen. Eine querliegende Velo- und Fussgängerbrücke würde sich stimmig in diese räumliche Struktur einfügen. Vorteilhaft wirkt sich diese Lage für die Vernetzung mit dem vom Rhein weitgehend abgeschnittenen Wohnquartier Kleinhüningen aus. Die Verbindung der Rheinufer auf deutscher und Schweizer Seite wäre, vermittelt über die Hiltalingerstrasse, hergestellt.

Die zweite Standortoption parallel zum Rhein ermöglicht eine direkte Verbindung der beiden Rheinufer von der Westquaiinsel zur Revierzentrale und würde somit die Kontinuität der Rheinpromenade stärken. Die frei im Wasser liegende Spitze der Westquaiinsel würde jedoch ihre heutige Wirkung verlieren.



Standort Hafenbrücke, Option Hiltalingerstrasse  
M 1:5000 50 200



Standort Hafenbrücke, Option Revierzentrale  
M 1:5000 50 200

## Optionen zur Tramlinienführung Klybeck–Westquai

Der nach dem Teilrückbau der Hafenbahn geplante Tramkorridor von Klybeck zum Westquai soll entlang der neuen Haupteerschliessungsstrasse in zweiter Reihe zum Rheinufer angelegt werden. Das städtebauliche Konzept ermöglicht dabei zwei Optionen der Tramlinienführung vom zukünftigen «Klybeckplatz» (heutige Haltestelle «Ciba») zur Stadterweiterung am Rhein.

Der direkte und kürzere Weg führt vom Klybeckplatz entlang der Klybeckstrasse. Hierfür muss die für den Trambetrieb notwendige Dimensionierung der Klybeckstrasse zwischen Kleinhüningerstrasse und Altrheinweg geprüft werden.

Im Gegensatz zur Option Klybeckstrasse hängt die zweite Streckenführung entlang der Verlängerung der Mauerstrasse von der weiteren Planung in «klybeckplus» ab. Die Mauerstrasse würde in dieser zweiten Option ihren Wert als ruhige Velo- und Fussgängerachse verlieren, auch würde sich die Streckenführung insgesamt verlängern.



Tram Klybeck–Westquai, Option Klybeckstrasse  
M 1:5000 50 200

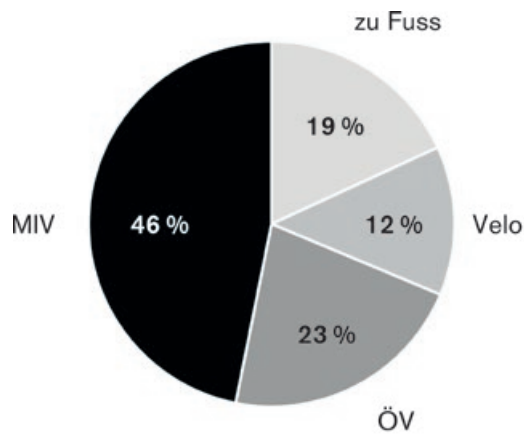


Tram Klybeck–Westquai, Option Mauerstrasse  
M 1:5000 50 200

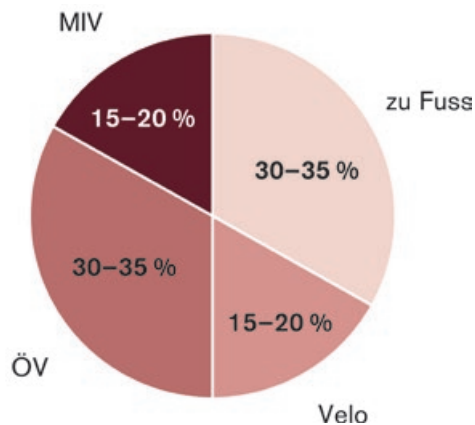
## Übergeordnetes Verkehrskonzept

### Quartiere für Fussgängerinnen und Velofahrer

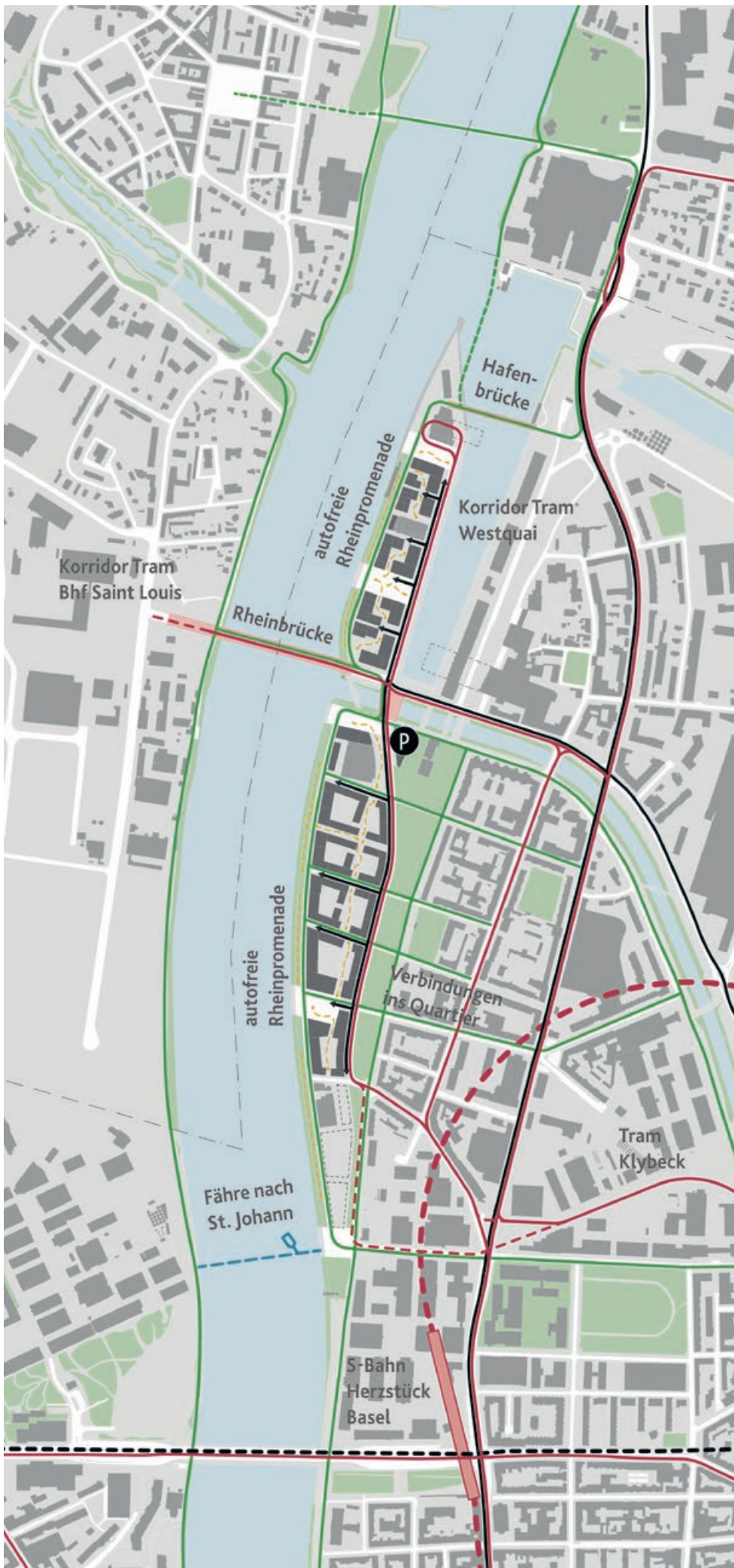
Übergeordnetes Ziel ist eine optimale Verkehrsanbindung mit Priorität auf Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr. Das Verkehrskonzept orientiert sich damit am typischen Mobilitätsverhalten in einem dichten städtischen Quartier. Ein engmaschiges Wegenetz, eine hohe soziale Dichte, die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten und gute Quartierangebote wirken sich begünstigend darauf aus, dass möglichst viele Wege innerhalb des Quartiers und zu den benachbarten Quartieren zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Neue Brücken über Rhein und Hafen sorgen für eine grenzüberschreitende Vernetzung mit Frankreich und Deutschland. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs muss bereits in den ersten Entwicklungsphasen merklich verbessert werden, nicht nur für eine gute Erreichbarkeit der Basler Innenstadt, sondern auch um aus der peripheren Lage am nördlichen Stadtrand von Basel ein städtisches Zentrum am Schnittpunkt dreier Länder zu bilden. Im Interesse der Quartiergestaltung, aber auch im Interesse der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung wird der motorisierte Individualverkehr durch geeignete Massnahmen begrenzt.



Ist-Zustand in Klybeck und Kleinhüningen

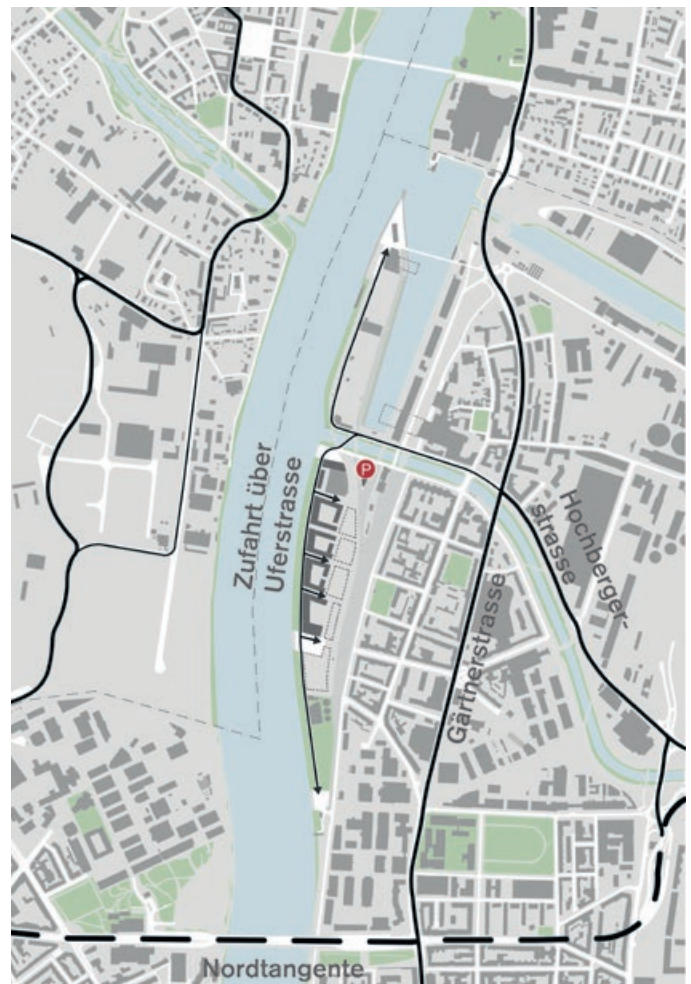


Zielwerte eines dichten städtischen Quartiers

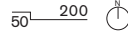


### Motorisierter Individualverkehr

Die Rheinpromenaden sollen autofrei gestaltet und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) generell begrenzt werden. Die Hauptzufahrt wird über die Hochbergerstrasse und von dort nach Norden zum Westquai und nach Süden zum Klybeckquai geführt. Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr wird die neue Rheinbrücke vom MIV freigehalten. Die Zahl der Parkplätze wird insgesamt beschränkt, im Gegenzug werden zentral gelegene Quartierparkhäuser sowie Angebote für Carsharing geschaffen. Lage und Zahl der Quartierparkhäuser werden im nächsten Planungsschritt bestimmt.

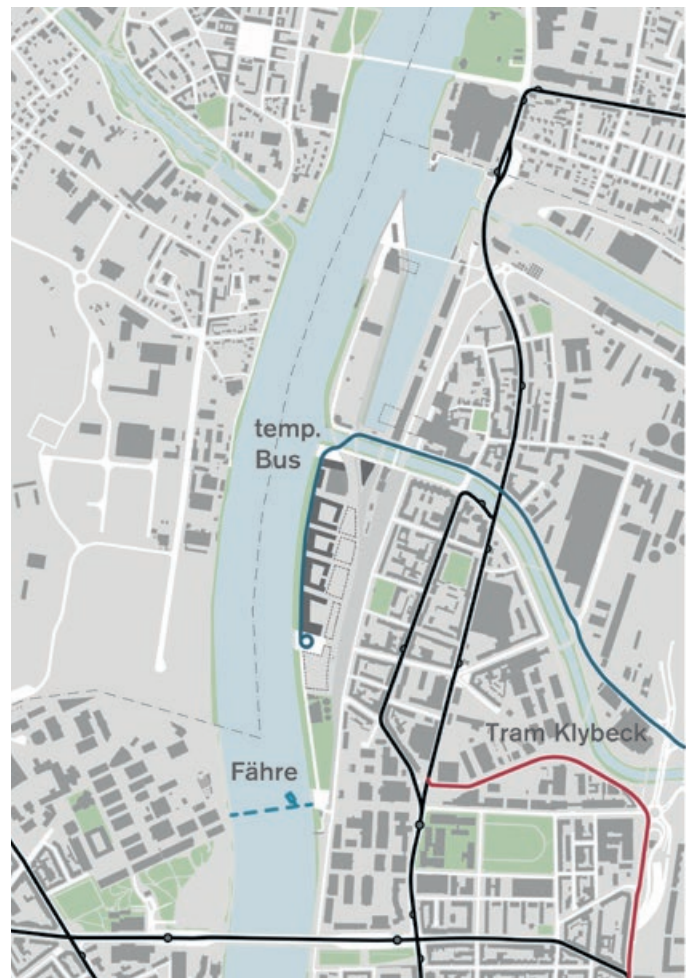


Motorisierter Individualverkehr, 2025–2030, M 1:20 000

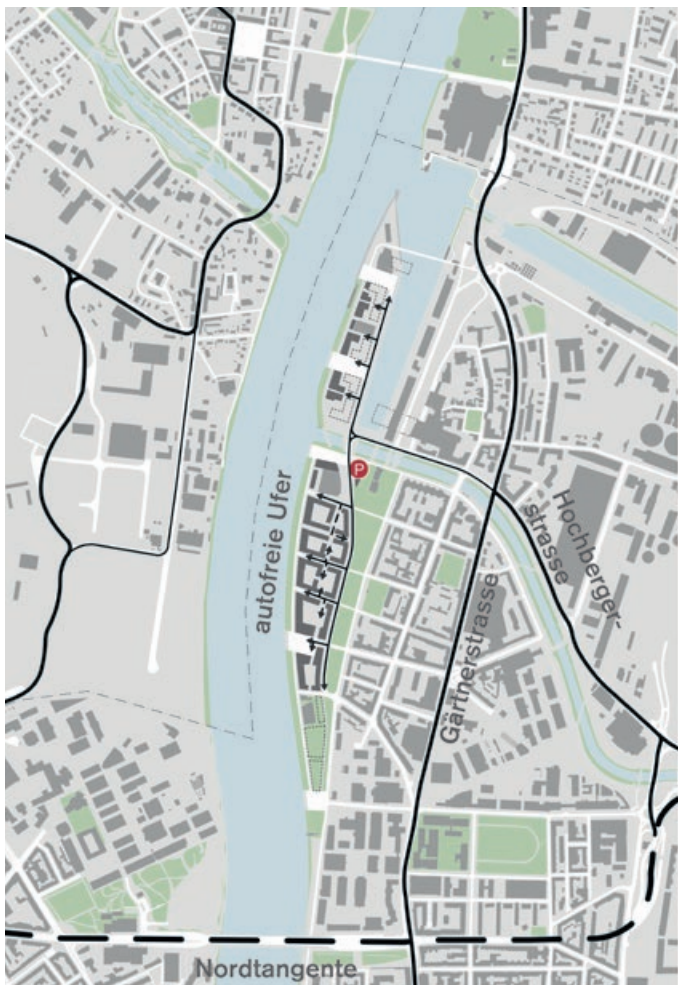


### Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr wird durch neue Tramlinien zum Dreiländereck und über den Rhein zum Bahnhof Saint Louis ausgebaut. Eine neue Fähre setzt auf Höhe der Mauerstrasse nach St. Johann über. Ausserhalb des Entwicklungsgebiets wird mit dem «Herzstück Basel» ein neuer S-Bahn-Anschluss am zukünftigen Klybeckplatz geschaffen. In der ersten Entwicklungsphase soll eine temporäre Buslinie für eine gute Anbindung an den Klybeckquai sorgen. Mit dem teilweisen Rückbau der Hafentram könnte bereits in der zweiten Phase die erste Tramlinie zum Dreiländereck geführt werden. Die Positionierung der Haltestellen soll im Weiteren zwischen den Fachstellen für Mobilität und Städtebau abgestimmt werden.

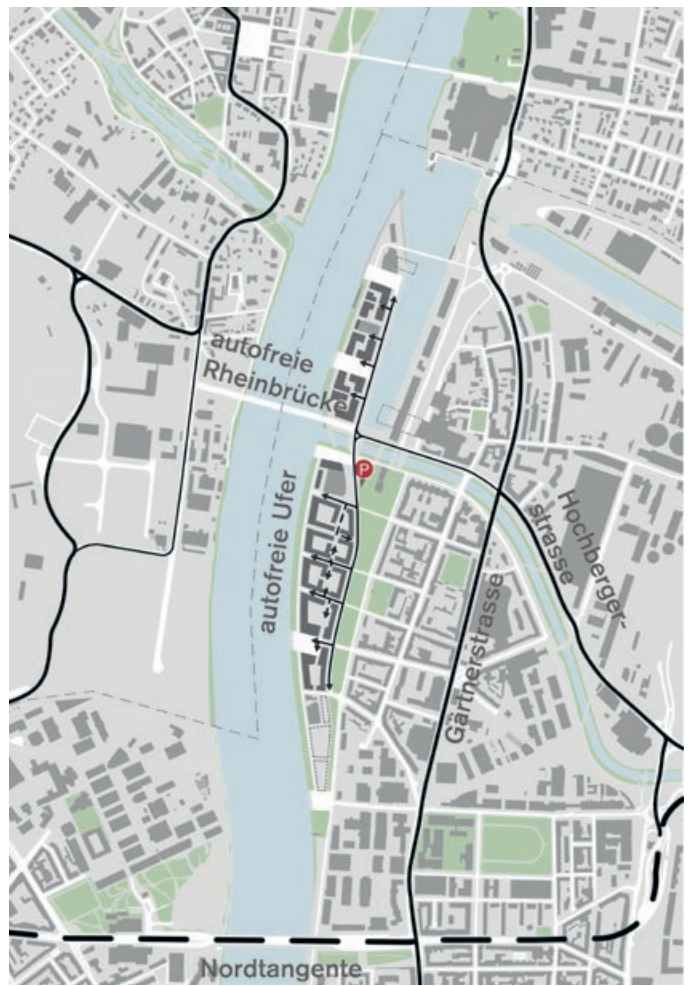


Öffentlicher Verkehr, 2025–2030, M 1:20 000



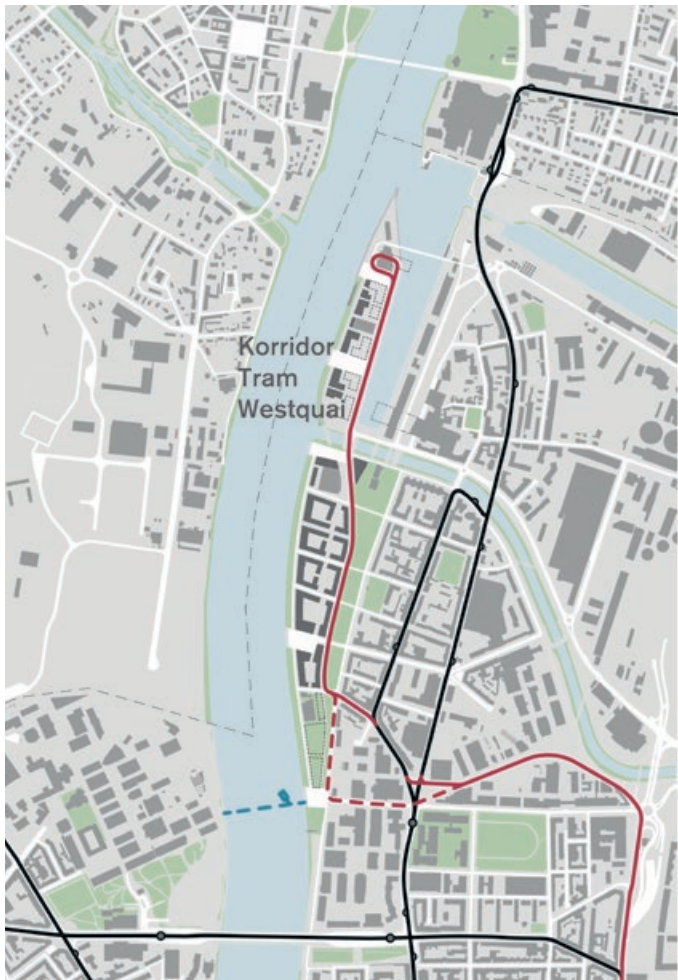
Motorisierter Individualverkehr, 2030–2035, M 1:20 000

50—200

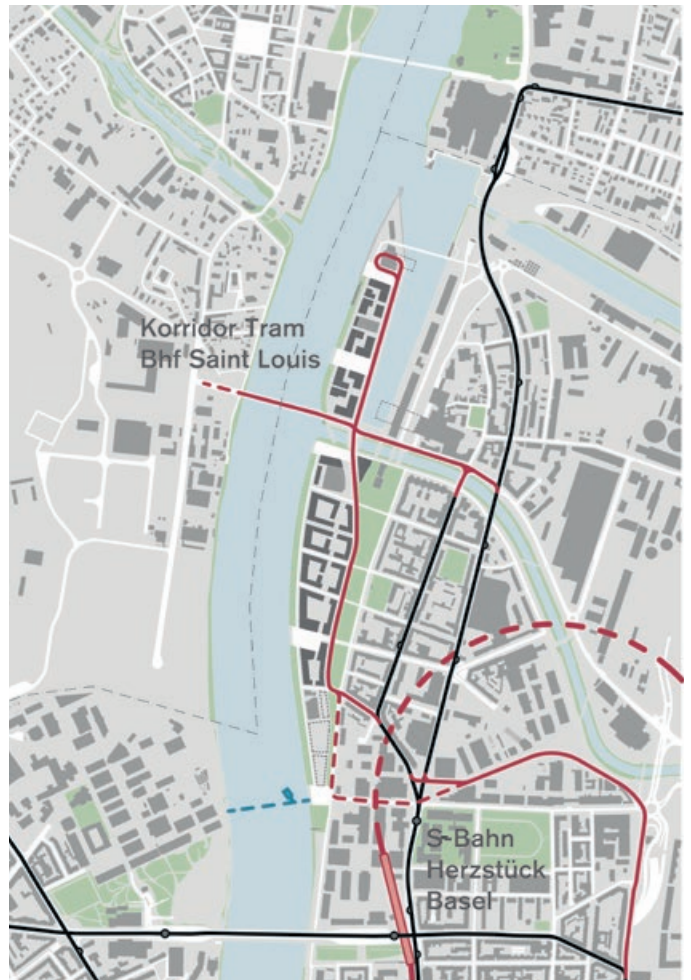


Motorisierter Individualverkehr, ab 2035, M 1:20 000

50—200



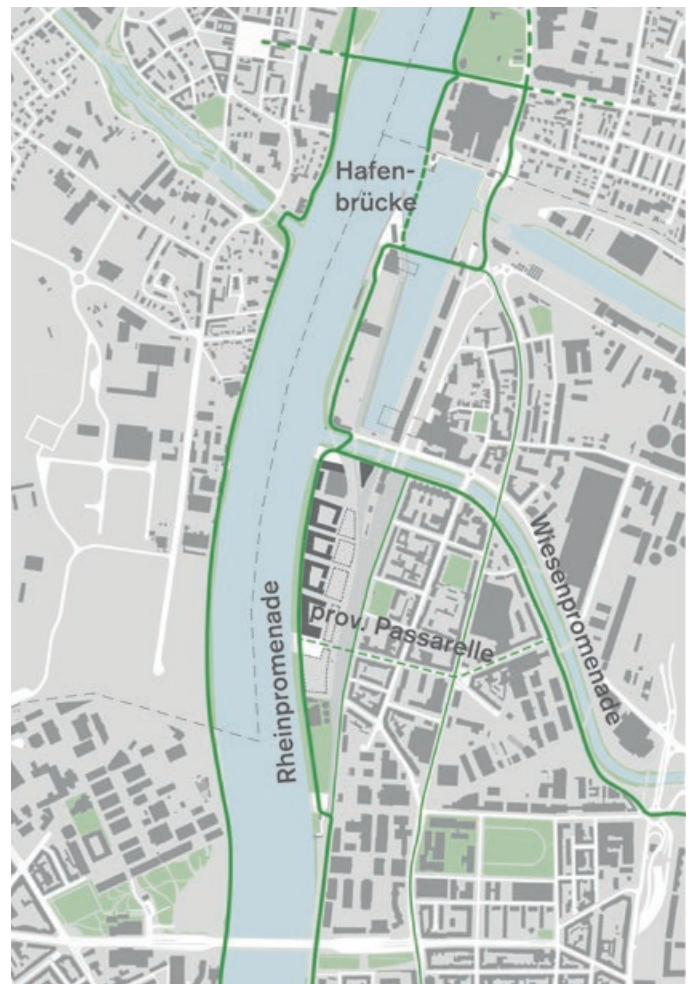
Öffentlicher Verkehr, 2030–2035, M 1:20 000



Öffentlicher Verkehr, ab 2035, M 1:20 000

## Veloverkehr

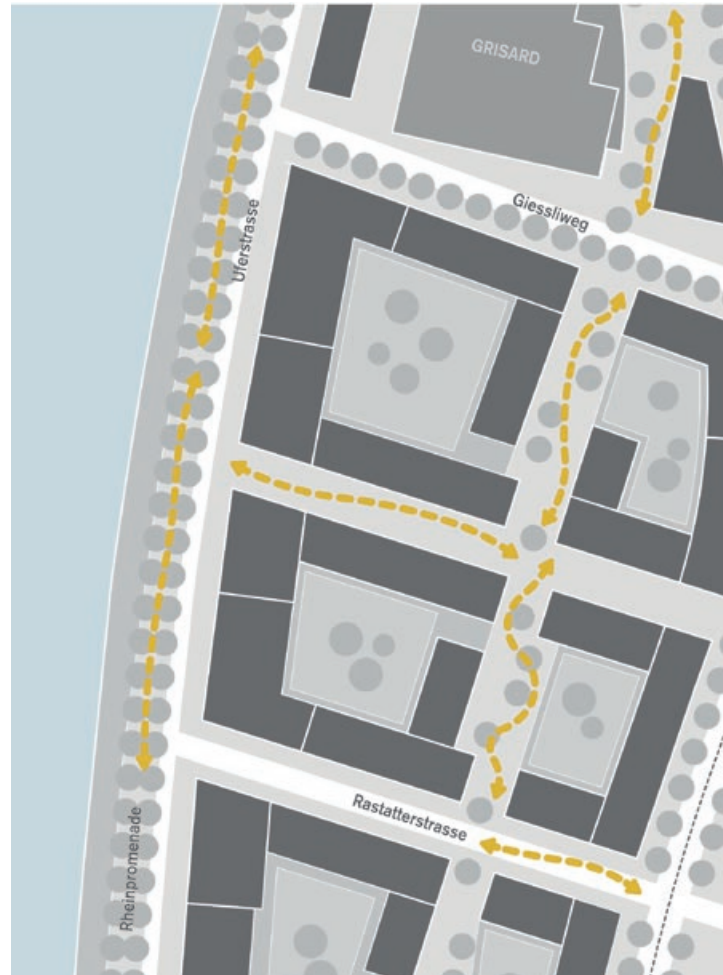
Quartierübergreifende Achsen für den Veloverkehr entstehen entlang der Uferpromenaden an Rhein und Wiese, entlang der neuen Haupterschliessungsstrasse und des Altrheinwegs in Nord-Süd-Richtung sowie entlang der Mauerstrasse in Ost-West-Richtung. Eine provisorische Gleisüberquerung auf Höhe des Inselplatzes, dem künftigen Quartierzentrum, soll bereits in der Phase der Entwicklung die Vernetzung zwischen altem und neuem Quartier anregen. Darüber hinaus wird mit den neuen Brücken über das Hafenbecken nach Deutschland und über den Rhein nach Frankreich ein trinationales Velonetz aufgespannt, das zur weiteren Verflechtung der drei Städte beiträgt. Innerhalb der Quartiere kommen Cargovelos für die Verteilung von Gütern auf der letzten Meile zum Einsatz.



Veloverkehr, 2025–2030, M 1:20 000 50—200

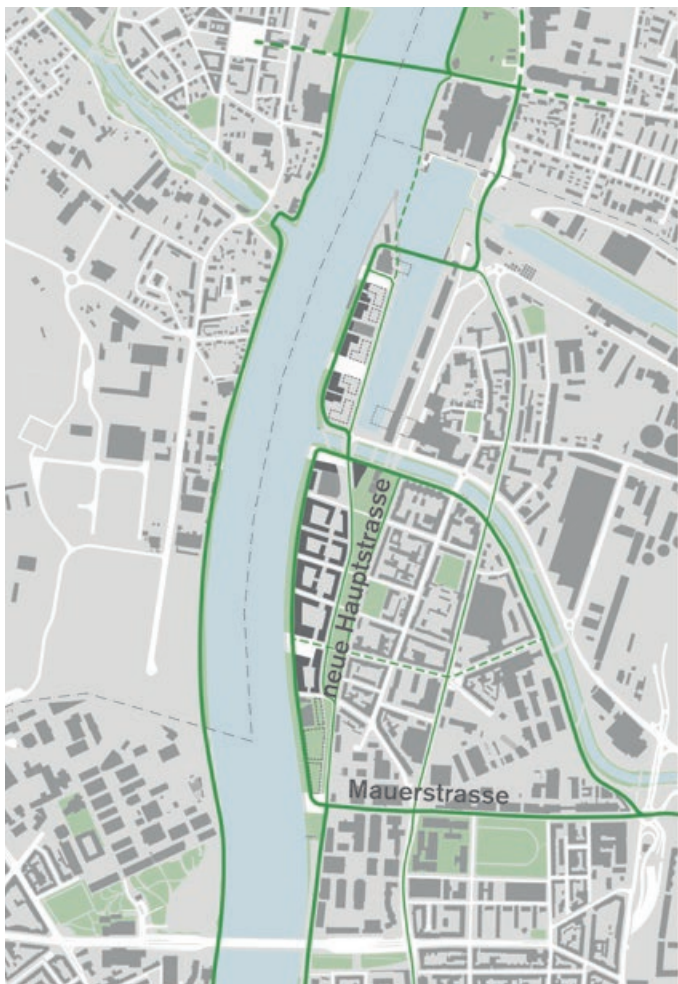
## Fussverkehr

Die Nähe von Wohn- und Arbeitsort, eine gute Infrastruktur und nicht zuletzt die feinmaschige Gliederung der Stadtstruktur schaffen Anreize, kurze Wege innerhalb des Quartiers zu Fuss zurückzulegen. Neben der Rheinpromenade als Spazierweg für die ganze Stadt werden interne Fusswege für die Quartierbewohner angelegt – beispielsweise längs durch das Quartier am Klybeckquai an der Nahtstelle zwischen erster und zweiter Bauetappe oder auf dem Westquai in Form schmaler Gewerbegassen zwischen Rhein und Hafenbecken.

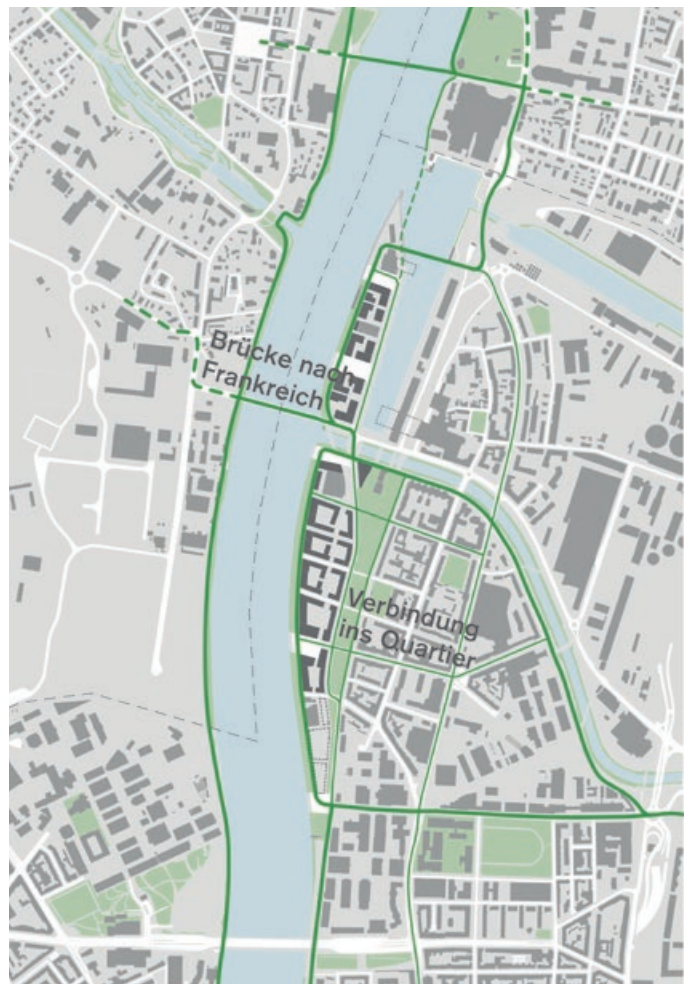


Fussverbindungen am Klybeckquai, M 1:2000 5—20





Veloverkehr, 2030–2035, M 1:20 000 50—200 ⬆



Veloverkehr, ab 2035, M 1:20 000 50—200 ⬆



Fussverbindungen am Westquai, M 1:2000 5—20 ⬆



Referenz: Gärtnerplatz in München



## Charakteristik und Geschichte des Ortes

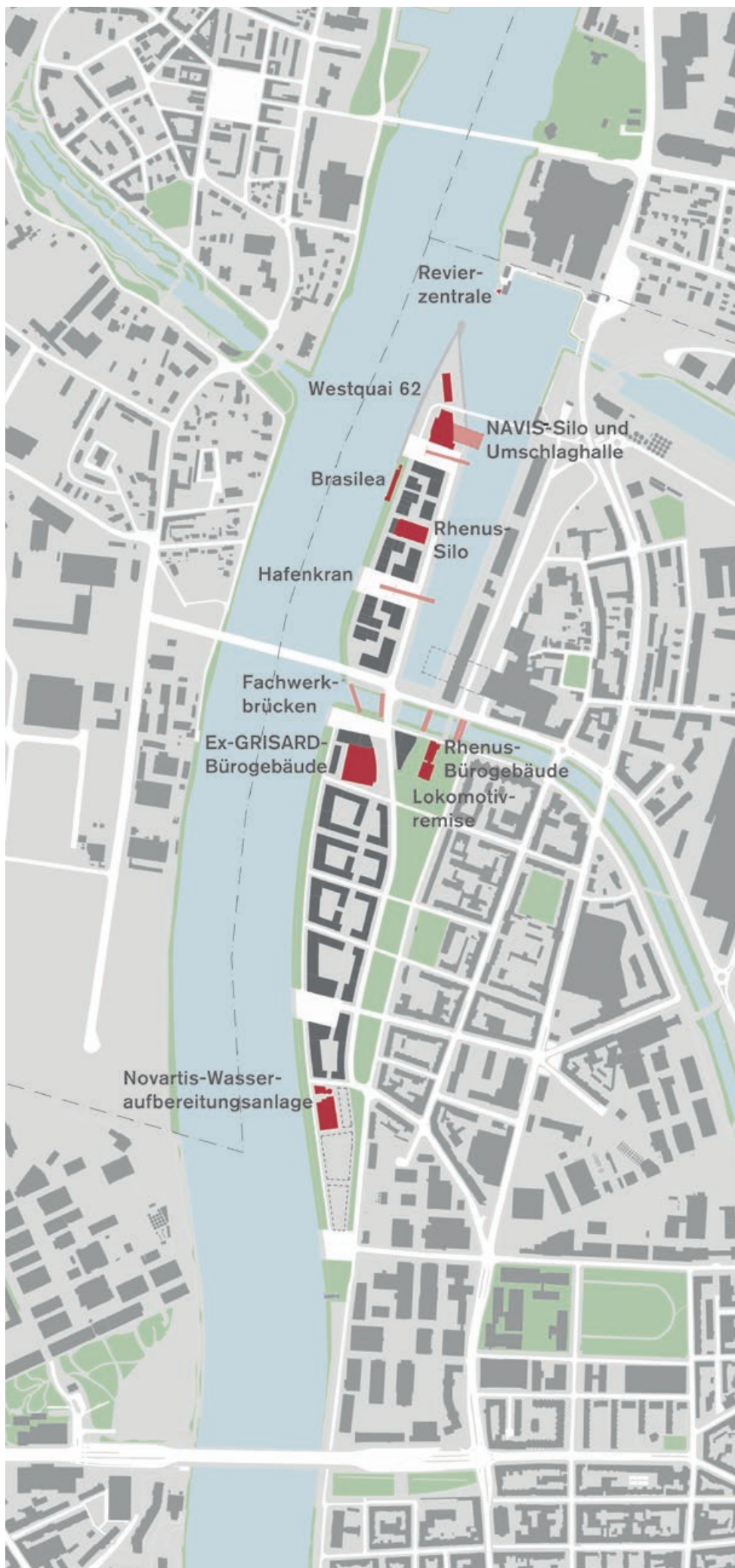
Die besondere Geschichte und Prägung der Gebiete am Klybeck- und Westquai zeigt sich sowohl in den monumentalen Silos als auch in den zahlreichen Infrastrukturen der Hafenwirtschaft wie Gleisen, Kränen und Fachwerkbrücken. Diese sollen jedoch nicht als museale Relikte bewahrt, sondern weiter- und umgenutzt werden. Vor allem für die Transformation der Hochsilos müssen noch weitere Nutzungskonzepte und Untersuchungen der Bausubstanz erarbeitet werden.




Fachwerkbrücke über die Wiese in Richtung Westquai



Novartis-Wasseraufbereitungsanlage am Klybeckquai



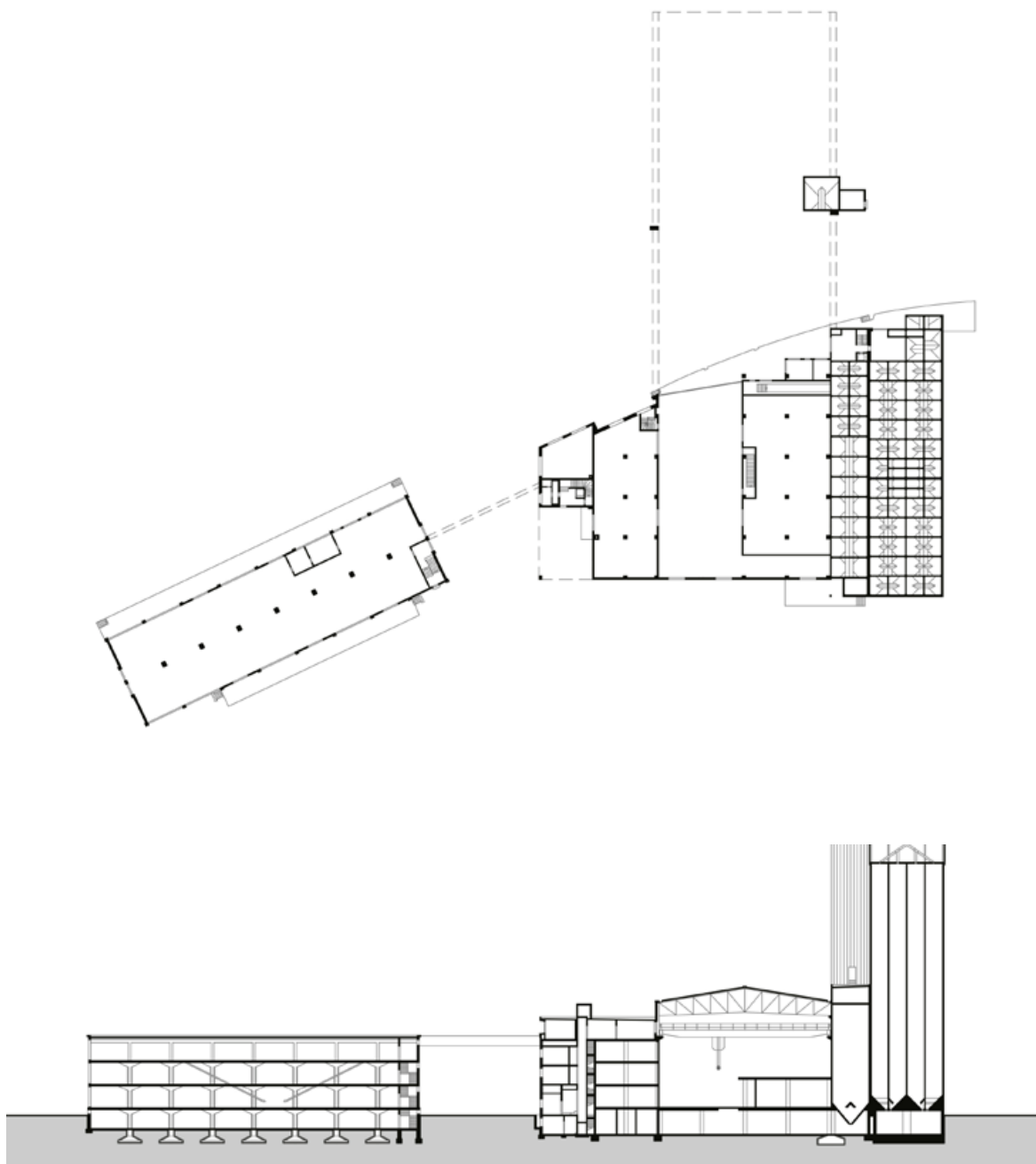
Erhaltenswerter Baubestand, M 1:10 000 50 200 

## Optionen zur Umnutzung

Die erhaltenswerten Bauten sollen, wie hier am Beispiel des NAVIS-Silos an der Nordspitze des Westquais illustriert, integrativer Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung sein. So soll die Umschlaghalle des Getreidespeichers für die Wendeschleife der zukünftigen Tramverbindung zum Dreiländereck genutzt werden. Das auf den ersten Blick unscheinbare Lagerhaus an der Westquaistrasse 62 ist zwar nicht als Einzelobjekt im Inventar der schützenswerten Bauten des Kantons aufgeführt, die von Pilzstützen getragenen Hallen eignen sich aber ideal als Arbeitsort für Kreative und Pioniere.



Dreiländereck mit NAVIS-Silo und Umschlaghalle

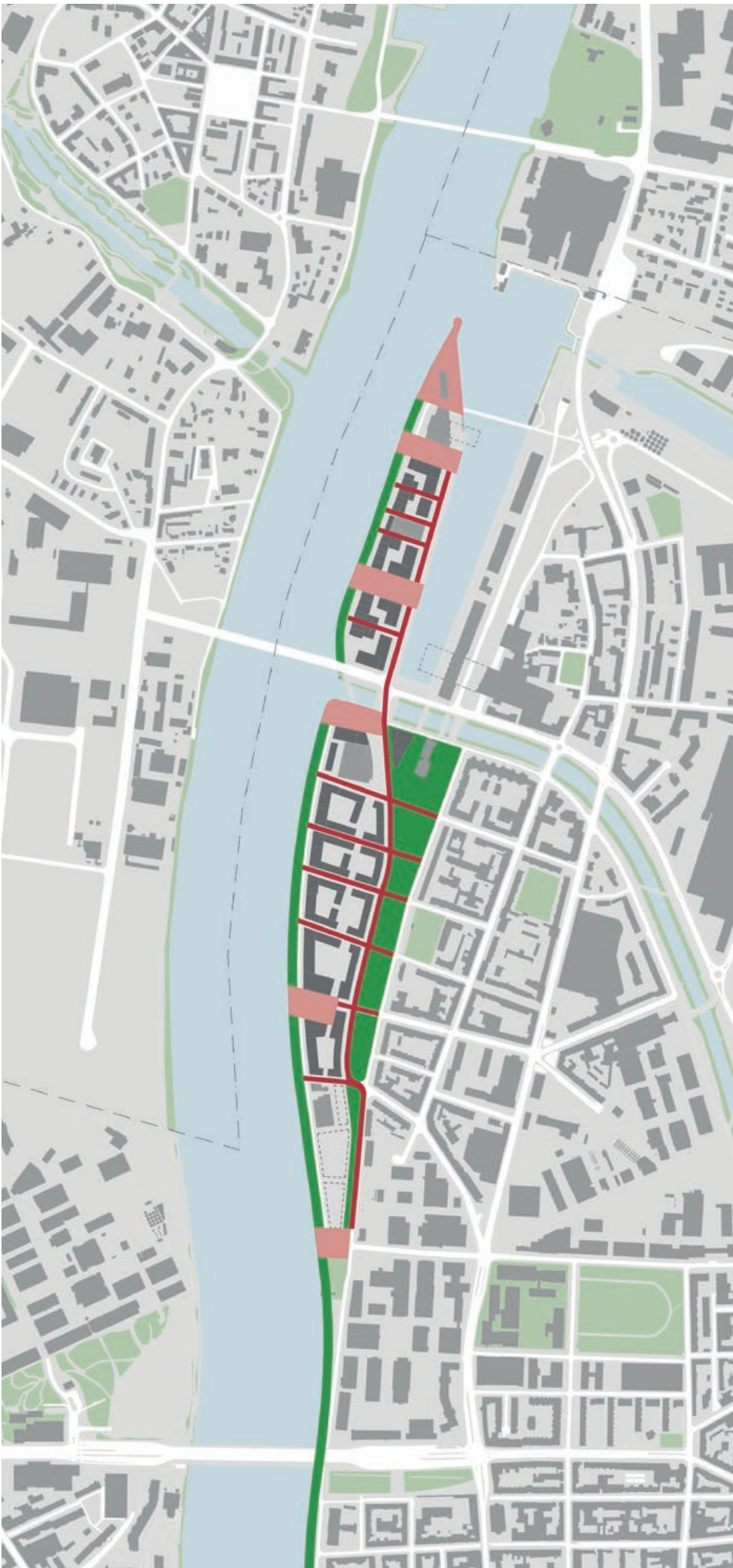


NAVIS-Silo und Westquaistrasse 62, M 1:1000  $\frac{5}{20}$

**Promenade, Gleispark, Plätze am Wasser und Querverbindungen zum Rhein**

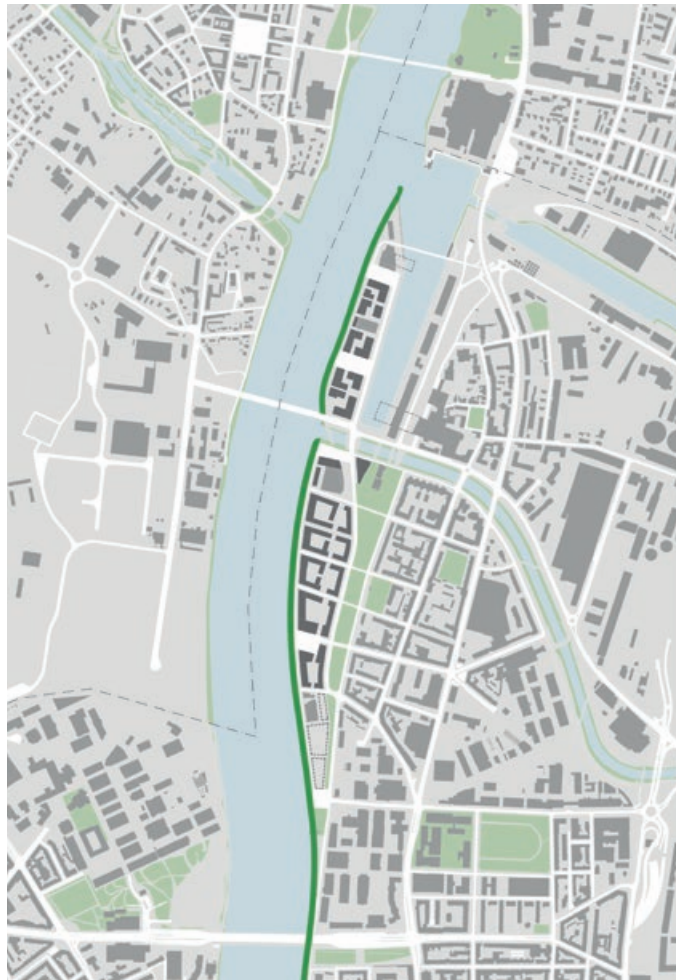
Neben den Verkehrslinien bilden die öffentlichen Freiräume diejenigen Elemente, welche die Geometrie des Stadtgrundrisses massgebend prägen. Entscheidend ist dabei das Zusammenspiel von Freiräumen unterschiedlicher Qualität: die Rheinpromenade für die ganze Stadt, der zentrale Gleispark zwischen altem und neuem Quartier, kleine Plätze am Wasser sowie intime Wohnstrassen und Fusswege.






### Fortsetzung der Kleinbasler Rheinpromenade

Die Rheinpromenade auf der Kleinbasler Seite wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern Basels geschätzt und intensiv genutzt. Sie dient daher als vielschichtiges Modell für die Gestaltung am Klybeckquai und Westquai, wesentliche prägende Elemente werden dort weitergeführt: gepflasterte und begrünte Böschungen mit punktuellen Treppen und Sitzstufen, ein von Bäumen gesäumter Spazierweg am Wasser, eine separate Velo- und Anlieferungsspur, ein breites Trottoir mit einer Zone entlang der Hausfassaden, die entweder als Vorgarten oder für Aussensitzplätze von Restaurants und Cafés genutzt werden kann. Die Breite der Rheinpromenade beträgt am Klybeckquai entsprechend ihrer heutigen Form 19,50 Meter; am Westquai wird sie nach dem Vorbild des Oberen Rheinwegs auf 16,50 Meter reduziert, um die Häuserfront näher ans Wasser zu rücken.



Rheinpromenade, M 1:20 000 50—200 



Referenz: Nationalquai in Luzern



Referenz: Herengracht in Amsterdam

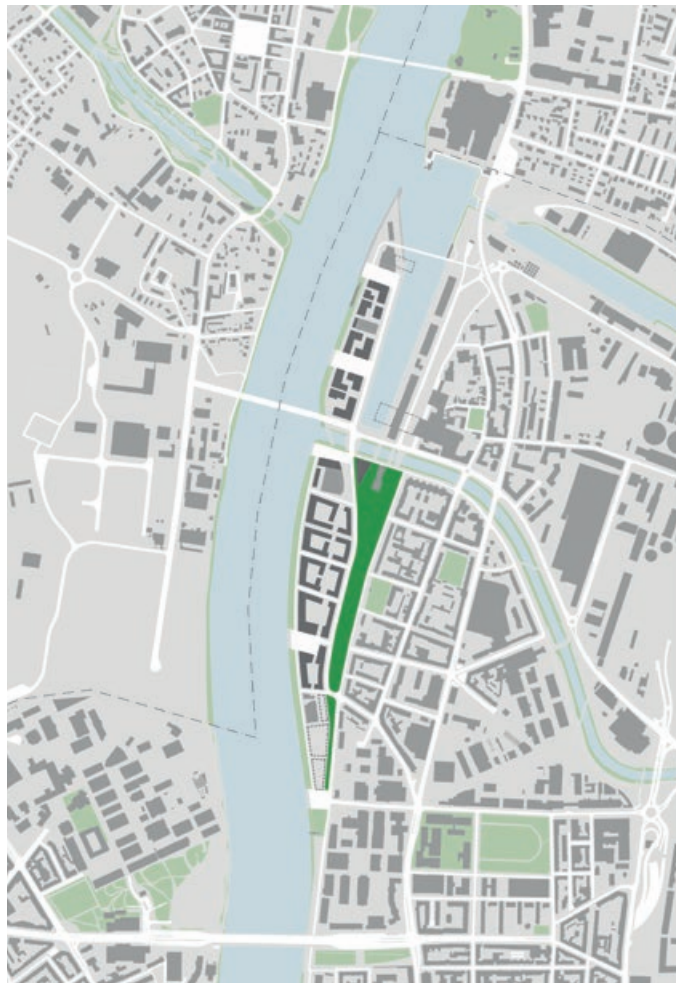


Wasserfront am Westquai mit Bernoulliplatz



### Linearer Gleispark auf den Spuren der Hafenbahn

Am Ort der heutigen Hafenbahn wird ein Park angelegt, der entlang der mächtigen Platanenallee des Altrheinwegs eine verbindende Grünfläche zwischen dem alten und neuen Quartier bildet. Der Park erfüllt mehrere Funktionen: als Bewegungsraum für Fussgänger und Velofahrer sowie als Aufenthalts-, Erholungs-, Naturerlebnis-, Sport- und Spielfläche für die alteingesessenen und zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie Rückzugsraum und Biotopverbund für Flora und Fauna. Die Spuren der Hafenbahn sollen sichtbar bleiben und werden in die Gestaltung integriert. Der Gleispark ist rund 900 Meter lang und variiert in der Breite zwischen 40 und 90 Metern. Die aus dem Klybeckquartier weitergeführten Querstrassen sollen im Bereich des Parks ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten sein, um die Aufenthaltsqualität als linearer, durchgehender Freiraum zu bewahren.



Gleispark, M 1:20 000 50 200 N



Referenz: Park am Gleisdreieck in Berlin



Referenz: Via Giovanni Battista Morgagni in Mailand



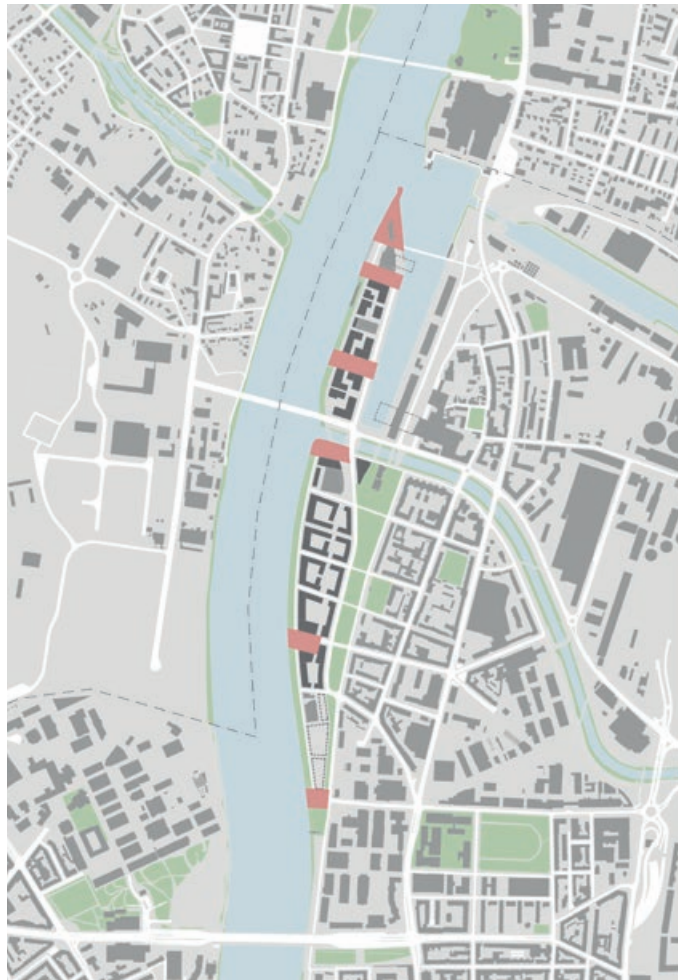
Gleispark zwischen altem und neuem Quartier





### Orte der Urbanität an der Wasserfront

An der Rheinpromenade wird die durchgehende Baumallee an besonderen Stellen unterbrochen und ein querliegender Freiraum eingefügt, der sich zum Wasser hin öffnet. Kleine Plätze am Wasser bilden am Klybeckquai den Endpunkt wichtiger Querstrassen: der Uferplatz für die Mauerstrasse, der Inselplatz für die Inselstrasse und der Wiesenkopf für den Wiesendamm. Am Westquai schaffen die querliegenden Wasserplätze durchgehende Öffnungen mit Sichtbezügen vom Rhein über das Hafenbecken bis zum Ostquai. So wird vis-à-vis des Bernoulli-Silos der Bernoulliplatz angelegt. Die Plätze sind 45 bis 50 Meter breit und bis zu 80 Meter tief. Den Bedürfnissen der Quartierbevölkerung entsprechend sind sie als attraktive baumbestandene Freiräume mit unterschiedlichen Bodenbelägen wie Natursteinpflaster oder wassergebundenen Decken zu gestalten. Der direkte Bezug zum Wasser soll zudem durch breite Sitzstufen in der Uferböschung geschaffen werden. Durch die ideale Ausrichtung nach Westen kann hier nicht nur der Ausblick auf den Rhein, sondern auch die Nachmittags- und Abendsonne genossen werden.



Plätze am Wasser, M 1:20 000 50 200



Referenz: Graslei an der Leie in Gent



Referenz: Riva degli Schiavoni in Venedig

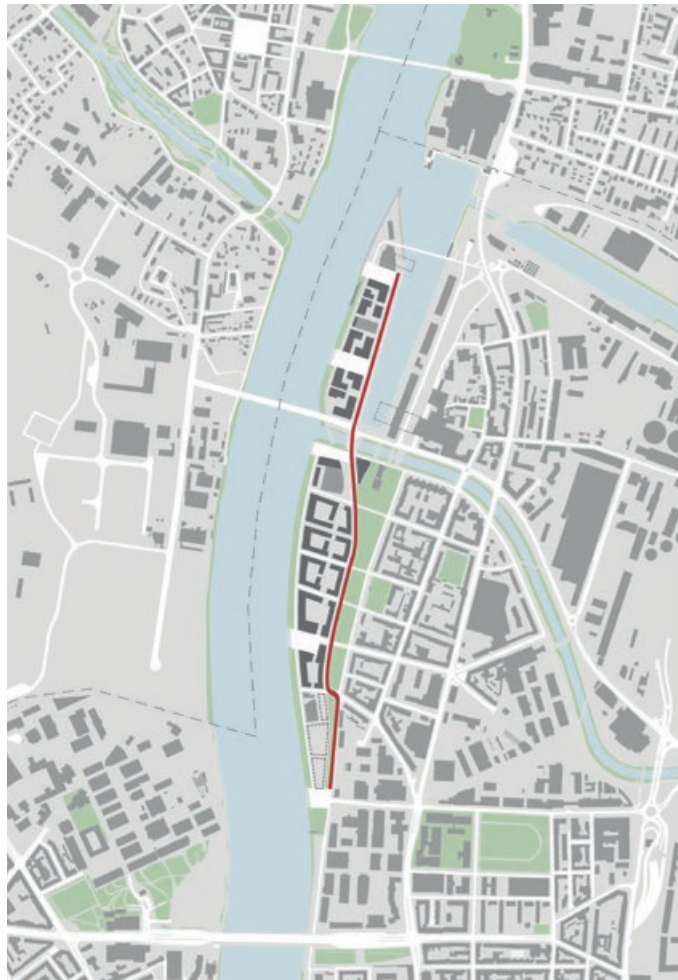





Klybeckquai mit Inselplatz und Verbindung ins Klybeckquartier

### Zentrale Hauptachse zum Dreiländereck

In zweiter Reihe zur Rheinpromenade wird der Verkehr in Nord-Süd-Richtung in einer von Bäumen gesäumten Hapterschliessungsstrasse gebündelt. Sie führt als neue zentrale Achse von der Mauerstrasse im Süden bis zum Dreiländereck im Norden. Am Klybeckquai verläuft die Strasse zwischen dem neuen Quartier und dem Gleis-park, auf dem Westquai wird sie entlang der Uferkante des Hafenbeckens fortgesetzt.



Haupterschliessungsstrasse, M 1:20 000 50—200 



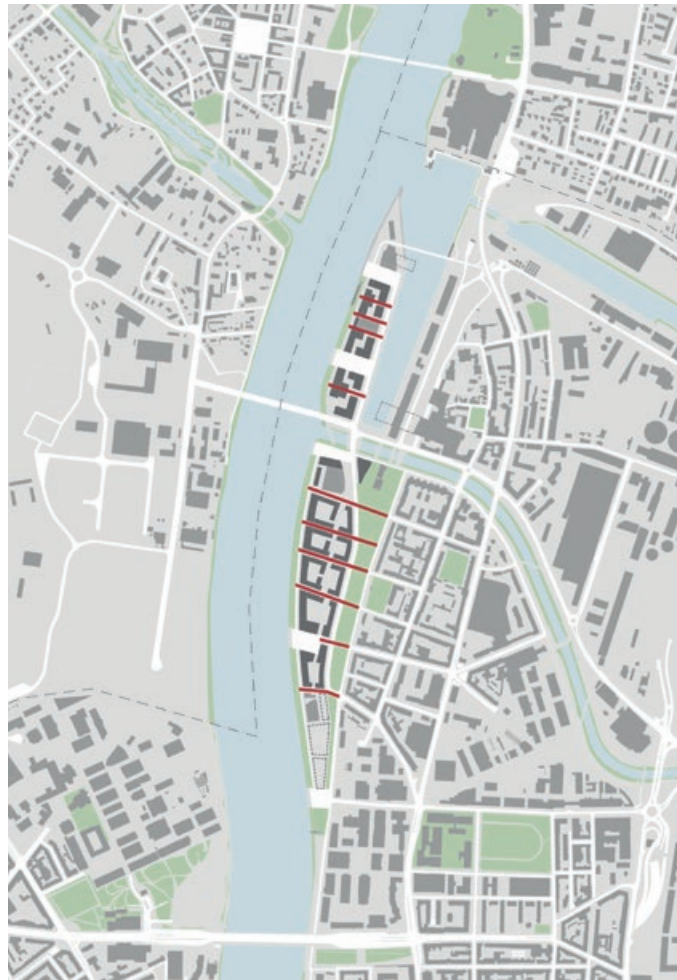
Referenz: Esplanadi in Helsinki




Referenz: Boulevardi am Park Vanha Kirkko in Helsinki

### Kontinuität der Querstrassen an den Rhein

Die Querstrassen des Klybeckquartiers werden bis an den Rhein weitergeführt. Mauerstrasse, Klybeckstrasse, Inselstrasse und Giessliweg stellen die wichtigsten Verbindungen in das neue Quartier dar. Intime, 15 Meter breite Wohnstrassen schaffen zusätzliche Querbezüge zwischen alt und neu. Am Westquai ändert sich der Charakter der Querstrassen merklich. Hier führen 5 bis 8 Meter schmale Gewerbegassen orthogonal vom Rheinufer zum Hafenbecken. Die neuen Querverbindungen werden als baumbestandene Begegnungszonen gestaltet, in denen Fussgängerinnen und Velofahrer Vortritt vor Fahrzeugen haben.



Querstrassen, M 1:20 000 50—200 





Referenz: Gasse beim Lagerplatz in Winterthur



Referenz: Wydenstrasse in Zürich



Referenz: Vanha Kirkko in Helsinki

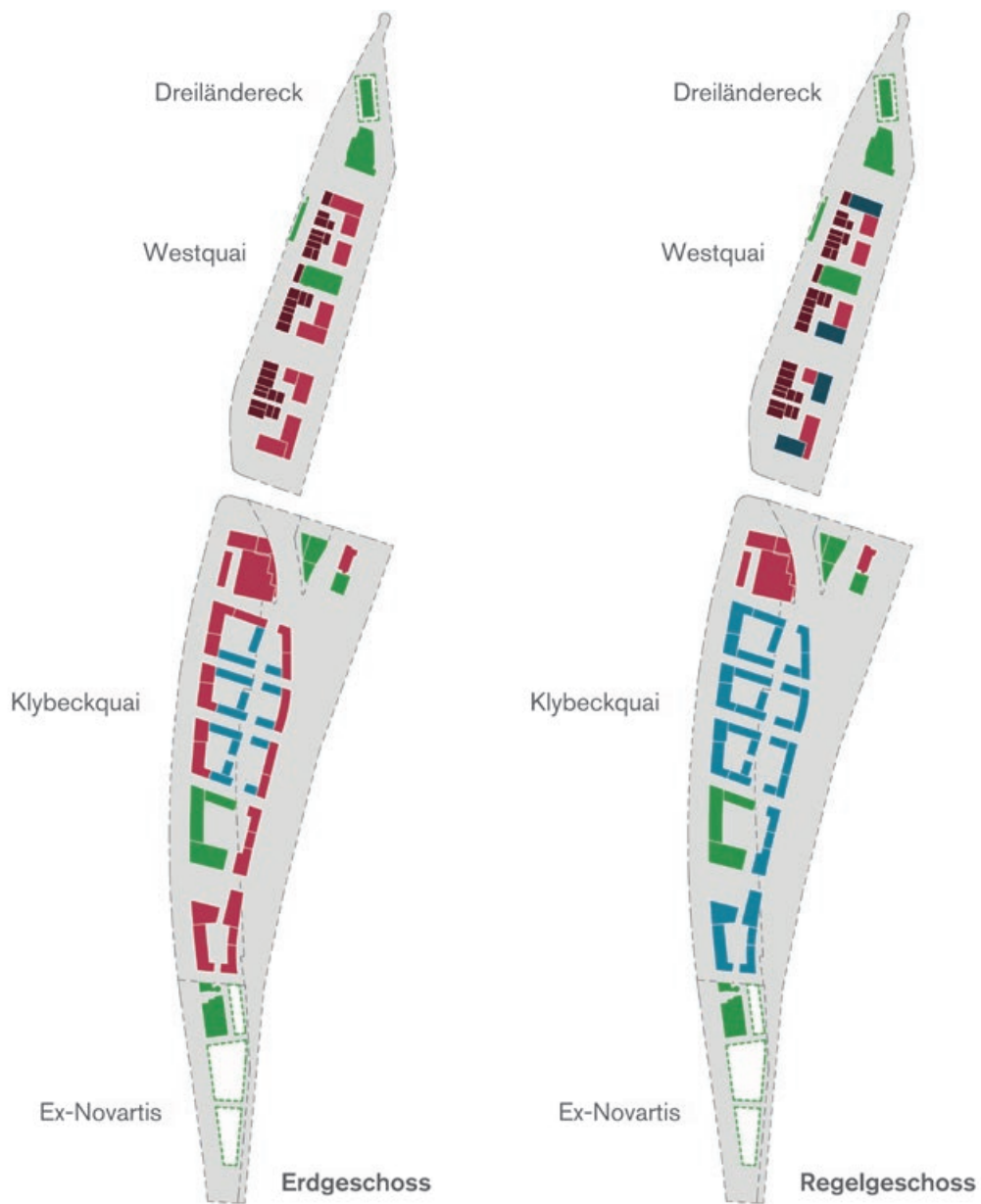


### **Wohnen, Arbeiten und mehr am Klybeckquai**



Im Quartier am Klybeckquai wird ein Verhältnis von 75 % Wohn- zu 25 % Arbeitsfläche angestrebt. Orte mit besonderen oder öffentlichen Nutzungen werden an der Südspitze, am Inselplatz und an der Wiesemündung im Norden geschaffen. Der Inselplatz wird durch ein neues Schulhaus aufgewertet und bildet ein kleines Zentrum für das Quartier. Entlang der zentralen Haupterschliessungsstrasse und der Rheinpromenade ist die Ebene der Erdgeschosses durch eine Mischung aus Gewerbe, Läden, Gastronomie und Hochparterrewohnungen geprägt. Innerhalb des Quartiers und an den Querstrassen überwiegen Hochparterrewohnungen mit Vorgärten. Einen Teil der Erdgeschossfläche nehmen auch Veloabstellplätze, Gemeinschafts- und Waschräume ein. Es ist ein breites Angebot an unterschiedlichen Wohntypen in unterschiedlichen Preissegmenten wie Genossenschafts-, Alters- und städtische Wohnungen sowie Eigentumswohnungen anzustreben.

### **Neuartige Entwicklungsmodelle am Westquai**

Während am Klybeckquai die Wohnnutzung dominiert, soll am Westquai eine Mischung von Arbeit, Kultur, Freizeit und Gastronomie erzielt werden. Auch neuartige Formen des Arbeitens eventuell in Kombination mit spezifischem Wohnen (Hotel, Apartments für Kurzeintaufenthalte etc.) wären denkbar. In einer ersten Phase sollen sich Zwischennutzer am Westquai weiterentwickeln können. Die kleinteilige Parzellen- und Gebäudestruktur entlang der Rheinpromenade soll dafür den städtebaulichen Rahmen bilden. Zudem werden innovative Entwicklungsmodelle nötig sein, die Pionier- und Zwischennutzer ebenso wie Künstler, kleine Unternehmen, Start-ups, Restaurants sowie kleine Läden für die Quartiersversorgung miteinbinden. Auf diese Weise soll ein von schmalen Gassen durchzogenes, dichtes Stadtgewebe entstehen. Erst in einer zweiten Etappe, nach der Prägung durch die Kreativszene, sind grössere Büroflächen und neuartige Strukturen in Kombination mit Arbeiten vorgesehen. Besondere Bereiche in den bestehenden Silospeichern und am Dreiländereck komplettieren das vielfältige Nutzungsangebot.



- Wohnen
- Arbeiten, eventuell mit spezifischem Wohnen
- Arbeiten und Gewerbe
- Innovatives Gewerbe
- Öffentliche und besondere Nutzungen

Nutzungen, M 1:10 000  

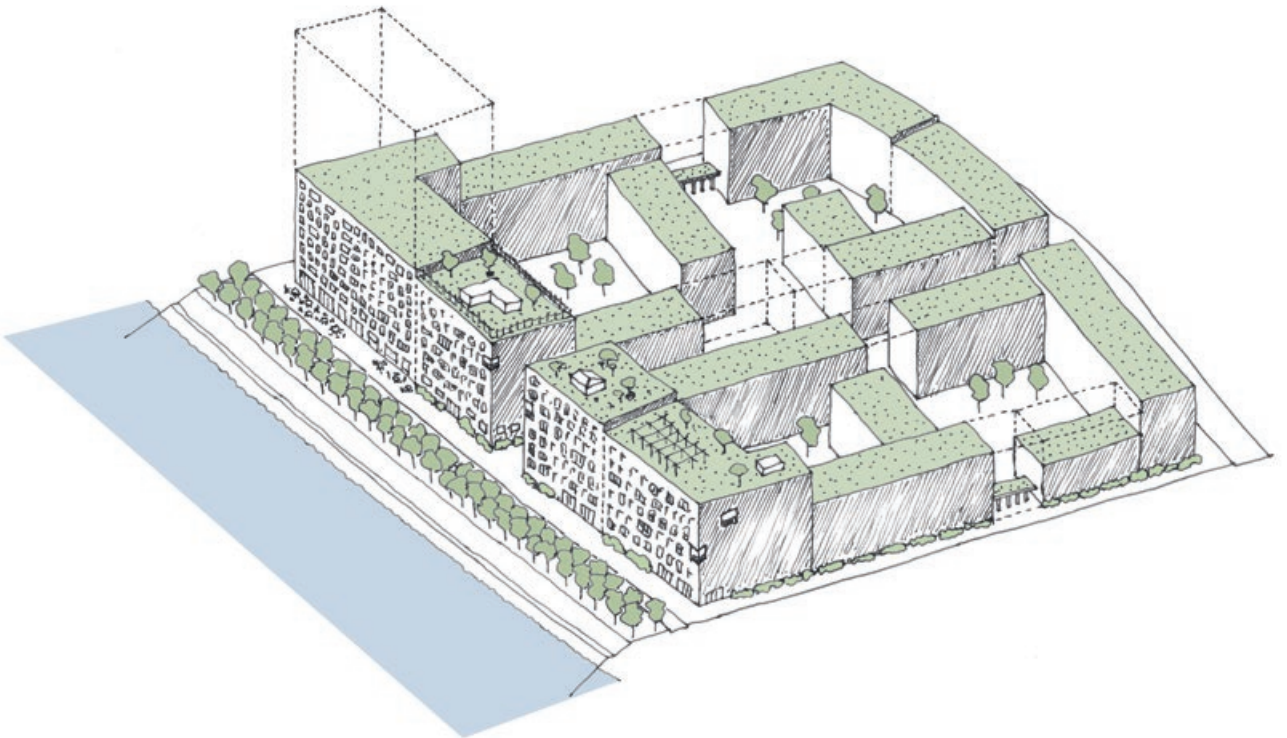
## Bebauung am Klybeckquai

### Gebäudevolumen

- 20 Meter hohe Wohnhäuser entlang des Gleisparks vis-à-vis des Klybeckquartiers
- Öffnung der Gevierte und niedrigere Gebäudehöhen entlang der Querstrassen
- Betonung der Uferfront mit bis zu 30 Meter hohen Gebäuden
- punktuell bis zu 65 Meter hohe Büro- und Wohnhochhäuser an den Wasserplätzen, Grundfläche und Proportionierung analog zu den Hochhäusern am Westquai

### Architektonische Leitlinien

- repräsentative und hochwertig gestaltete Strassenfassaden
- offene und poröse Hoffassaden mit grosszügigen Loggien und Fassadenbegrünungen
- Adressen und Hauseingänge sind zum öffentlichen Stadtraum orientiert
- Erdgeschoss als Sockel des Gebäudes; Öffnung der Erdgeschosse entlang des Rheinufers und der Hupterschliessungsstrasse
- klarer Dachabschluss, jedoch keine Attikageschosse und -rücksprünge
- extensive Begrünung und Gärten auf den Dächern
- Adaption typischer Oberflächen und Materialien aus dem Klybeckquartier: roter, gelber und grauer Putz, roter und gelber Backstein



Bautypen am Klybeckquai, M 1:2000  $\frac{5}{20}$

## Bebauung am Westquai

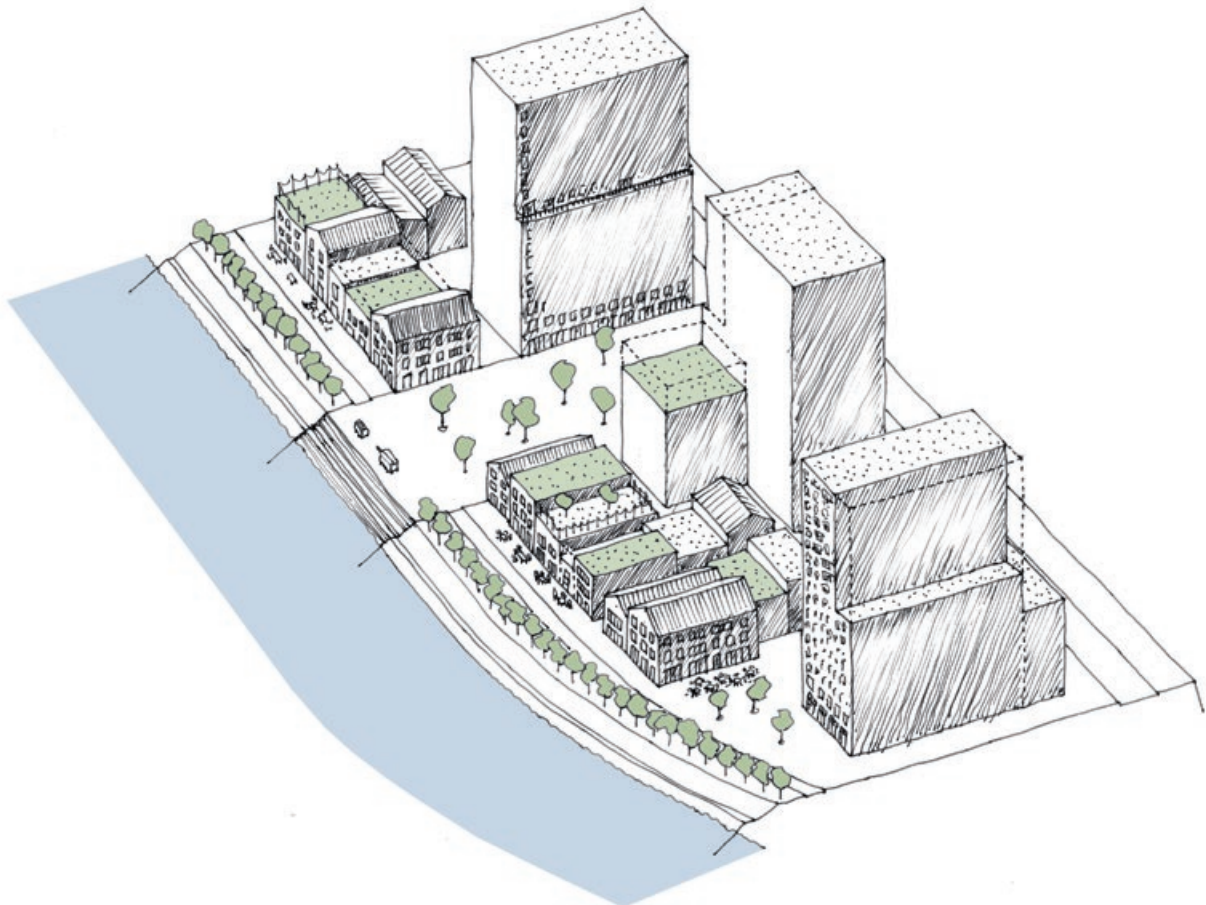
### Gebäudevolumen

- kleinteilige Baustruktur am Rheinufer mit bis zu 12 Meter hohen Gebäuden für Werkstätten, Ateliers, Läden und Gastronomie
- 25 bis 30 Meter hohe Bürogebäude an der Uferfront zum Hafenbecken
- bis zu 65 Meter hohe Hochhäuser mit nutzungsneutralen Strukturen an den Wasserplätzen, Begrenzung der Gebäudegrundfläche auf 900 Quadratmeter, schlanke Proportionen in Anlehnung an die benachbarten hochaufragenden Silospeicher, zurückhaltende Gliederung des Gebäudevolumens durch Rücksprünge in der Fassade

127

### Architektonische Leitlinien

- heterogene und vielfältige Dächer: Flach-, Sattel- und Sheddächer
- massive und geschlossene Strassenfassaden in Analogie zu den kräftigen, monumentalen Hafengebäuden
- Verwendung rauer und widerstandsfähiger Materialien in Bezug auf die industriell geprägte Umgebung: Sichtbeton sowie roter und gelber Backstein





Dreiländereck mit der neuen Stadterweiterung am Rhein





**1 Stadt weiterbauen**

Am Klybeckquai und auf der Westquaiinsel entstehen dichte, sozial und funktional durchmischte städtische Quartiere für über 8000 Einwohnerinnen, Einwohner und Beschäftigte. Die trinationale Vernetzung zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz wird mit neuen Brücken über Rhein und Hafen vorangetrieben.

**2 Quartiere am Wasser**

Das Klybeckquartier wird an den Rhein gebracht; die Querstrassen werden bis ans Wasser verlängert.

**3 Zwei besondere Nachbarschaften**

Am Klybeckquai entsteht ein Stück Stadt mit vielfältiger Hofbebauung und vereinzelt hohen Häusern für Wohnungen, mit Geschäften und einem Quartiersschulhaus. Am Westquai werden die monumentalen Getreidespeicher Teil eines Ensembles aus Hochhäusern mit nutzungsneutralen Strukturen sowie niedrigen Gewerbebauten; die Hafennutzung am gegenüberliegenden Ostquai bleibt weiterhin bestehen.

**4 Städtische Mobilität**

Der öffentliche Verkehr wird mit neuen Tramlinien und einer Fähre ausgebaut, der Fuss- und Veloverkehr durch ein engmaschiges Wegenetz und autofreie Verbindungen gefördert.

**5 Uferpromenaden**

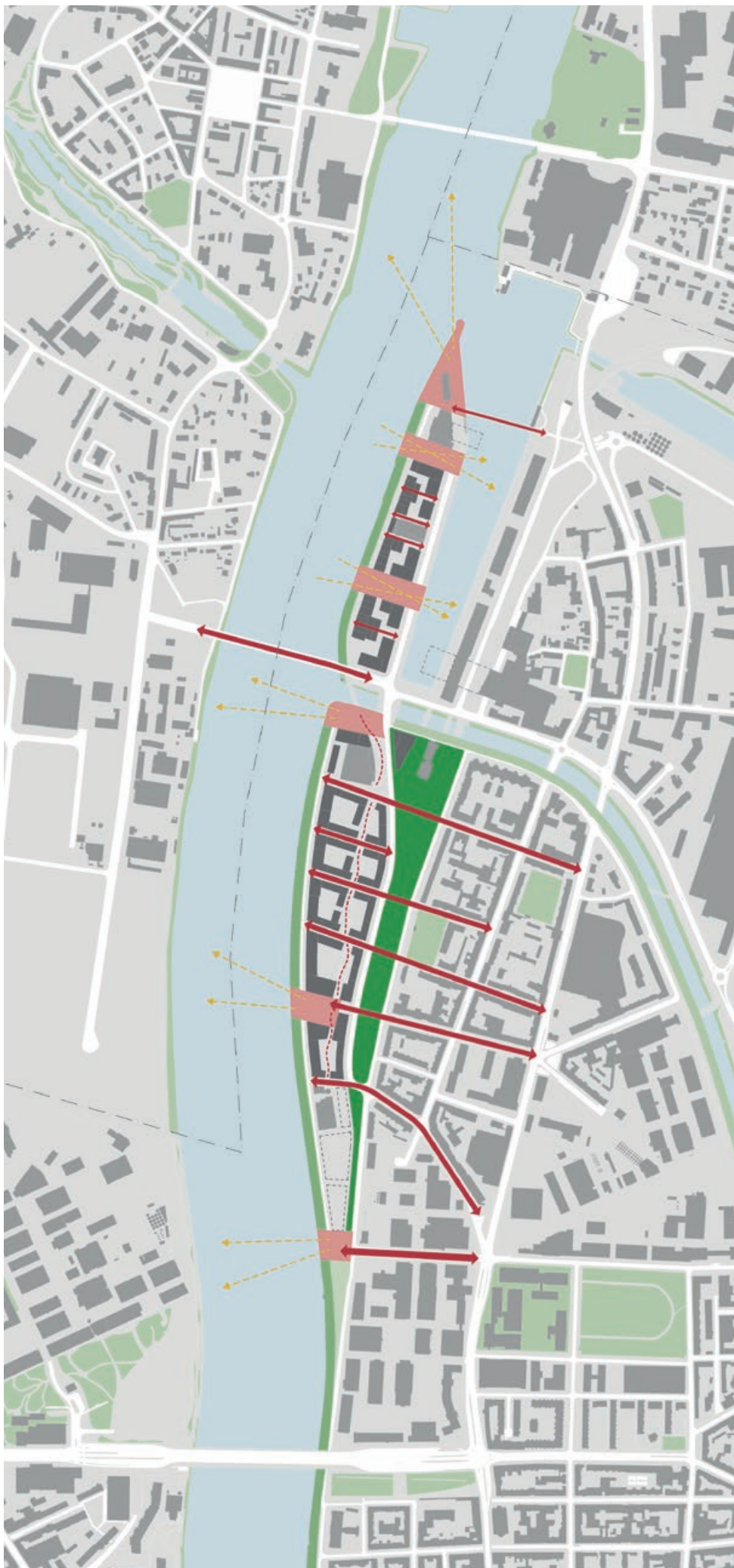
Die Kleinbasler Rheinpromenade wird in der charakteristischen Ufergestaltung bis zum Dreiländereck fortgesetzt; die Promenaden an Rhein und Wiese werden zusammengeführt sowie die Ufer und Böschungen als überregionale Biotopverbundachsen erhalten.

**6 Gleispark**

Auf den Spuren der Hafenbahn wird eine grosszügige öffentliche Grünanlage geschaffen, die Sport-, Freizeit- und Erholungsinfrastruktur für das bestehende und das neue Klybeckquartier mit Rückzugsräumen für Flora und Fauna kombiniert.

**7 Plätze am Wasser**

An städtebaulich wichtigen Punkten öffnen sich Plätze zum Wasser und bilden einprägsame, besondere Orte der Urbanität am Rhein.

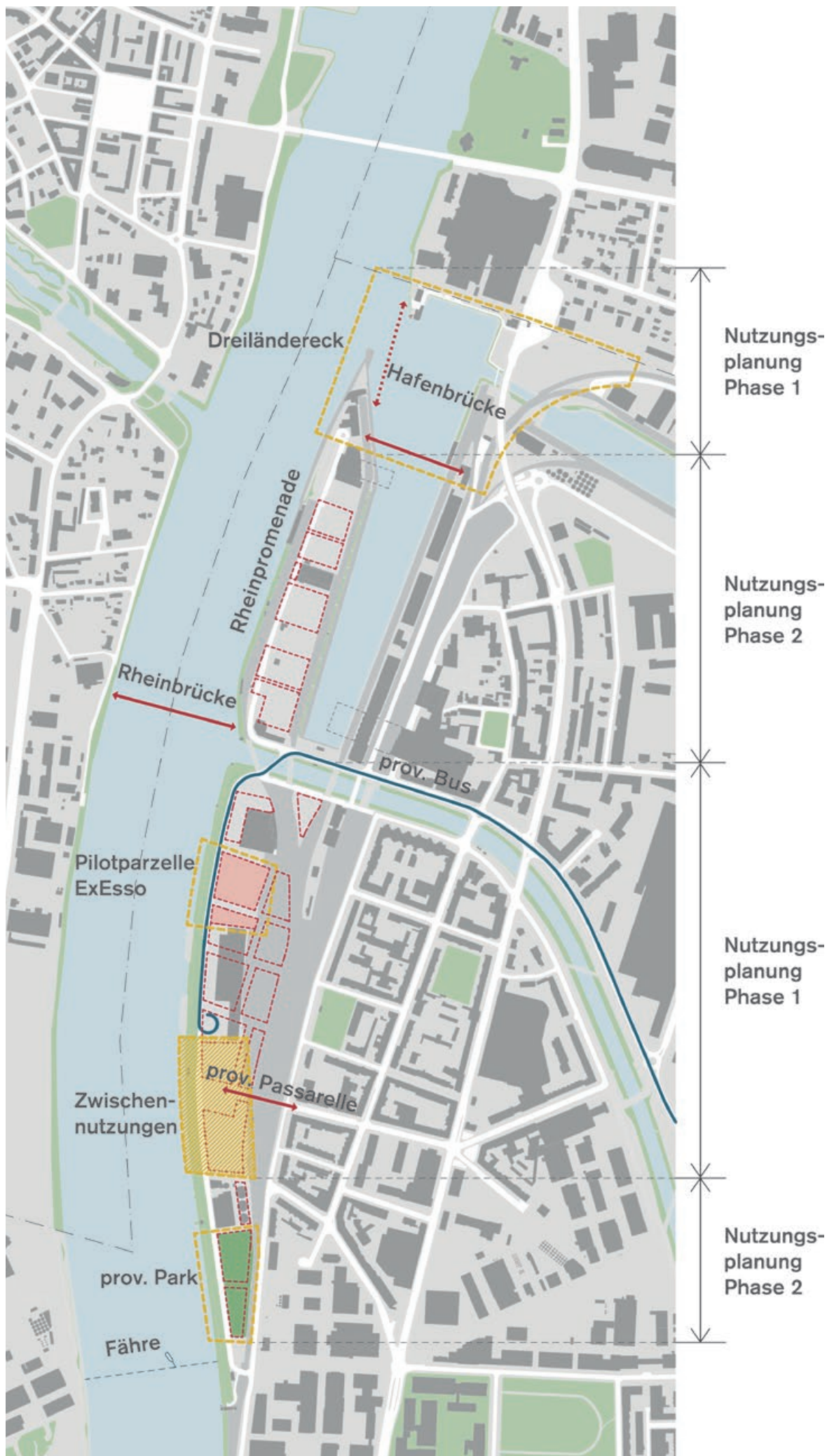


Grundzüge der Stadterweiterung am Rhein, M 1:10 000 50 200

**Mehrere Initialprojekte, ein klares Gesamtbild**

Das städtebauliche Konzept wurde schrittweise und unter Einbindung eines breiten Expertengremiums entwickelt. Wertvolle Beiträge unterschiedlicher Fachstellen des Kantons Basel-Stadt sowie Anregungen aus der Bevölkerung, die in den Empfehlungen der Quartierbegleitgruppe festgehalten wurden, sind in den Plan eingeflossen. Die Stadterweiterung am Rhein folgt dem Leitbild eines lebenswerten, sozial und funktional durchmischten, ökologisch nachhaltigen, dichten städtischen Quartiers. Die unterschiedlichen städtebaulichen Fragen vom Verkehr über den Bestand, den Freiraum, den Naturersatz, die Nutzungen bis zu den Bautypen greifen ineinander und sind integrative Bestandteile des Stadtbauplans. Zudem ist dieser in die trinationale Entwicklung von Huningue, Weil am Rhein und Basel eingebunden und damit Teil einer quartierübergreifenden Entwicklung, die auch das angrenzende Entwicklungsgebiet «klybeck-plus» miteinschliesst. Entscheidend ist dabei die Ausformulierung eines klaren Gesamtbilds, auf das bereits die ersten Schritte und Zwischenphasen der Umsetzung ausgerichtet sein müssen.

Das iterative Verfahren ist mit diesem Plan keineswegs abgeschlossen. Die für das Konzept getroffenen Annahmen zum Verkehr, zu den Freiräumen, zum Naturersatz und zum Bestand müssen auf ihre Machbarkeit hin überprüft werden. Für die kleinteilige Parzellenstruktur am Westquai müssen Entwicklungsmodelle erarbeitet und getestet werden. In einem ersten Wettbewerb für eine Pilotparzelle am Klybeckquai sollen Fragen zur Bau- und Grundrisstypologie sowie zu den architektonischen Leitlinien beispielhaft untersucht werden. Weitere Initialprojekte für eine öffentliche Nutzung am Dreiländereck und für ein Schulhaus am Klybeckquai sollen die Quartierentwicklung anstossen. Gleichermassen soll bereits in der ersten Entwicklungsphase die Vernetzung mit der Umgebung mit einer ersten ÖV-Verbindung, dem weiteren Ausbau der Rheinpromenade, der Hafenbrücke am Dreiländereck und optional mit einem provisorischen Fussgängerüberweg auf Höhe der Inselstrasse vorangetrieben werden.



Entwicklungsplan, M 1:10 000 50 200

**Bildnachweis**

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
S. 24–33, 111 u.

Staatsarchiv Basel-Stadt (StABS) S. 12–14, 16

Geodaten Basel-Stadt (GeoBS) S. 15, 17

Kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt, Klaus Spechtenhauser  
S. 43, 49 u. l. & u. r.

Heiner Heine S. 115 o.

Julien Lanoo S. 111 o.

Maximilian Meisse S. 58, 66–67, 71, 98–99, 107, 115 u., 119, 122–123

Michael Heinrich S. 102

Nightnurse Images S. 18–19, 108–109, 112–113, 116–117

Alle übrigen Abbildungen und Pläne: Baukontor Architekten

Wir haben uns bemüht, alle Inhaber von Urheberrechten ausfindig zu machen. Sollte es uns in einzelnen Fällen nicht gelungen sein, bitten wir die Rechtsinhaber, sich zu melden.

## **Auftraggeber**

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
Städtebau & Architektur

135

## **Projektteam**

Städtebau & Architektur

Beat Aeberhard, Thomas Waltert, Susanne Frank (Projektleitung),  
David Rinderknecht

Immobilien Basel-Stadt

Barbara Rentsch, Jonathan Koellreuter

Kantonale Denkmalpflege

Daniel Schneller, Romana Martić, Klaus Spechtenhauser,  
Dirk Schmid

In Zusammenarbeit mit der Stadtgärtnerei Basel

Armin Kopf, Silke Block

Kommunikation Hafen- und Stadtentwicklung

Daniel Wiener

## **Expertengremium**

Philippe Cabane, Rainer Klostermann, Winy Maas,  
Pierre de Meuron, Daniel Niggli, Joëlle Zimmerli

## **Planerteam**

Baukontor Architekten

Vittorio Magnago Lampugnani, Jens Bohm, Christopher Metz

Stadt Raum Verkehr

Markus Birchler

Fontana Landschaftsarchitektur

Massimo Fontana

## **Publikation**

Redaktion: Christopher Metz

Lektorat: Ulrike Steiner

Grafisches Konzept, Satz und Gestaltung: Patrizia Zanola

Visualisierungen: Nightnurse Images

Druck: Merkur Druck AG, Langenthal

Bindung: Buchbinderei Grollimund AG, Reinach

Schrift: Akzidenz-Grotesk Pro

Papier: Artic Volume White, 130 g/m<sup>2</sup>, 300 g/m<sup>2</sup>

Basel, August 2019







