

WOLF



ENTWICKLUNG WOLF BASEL

STÄDTEBAULICHER STUDIENAUFTRAG UND RICHTPROJEKT

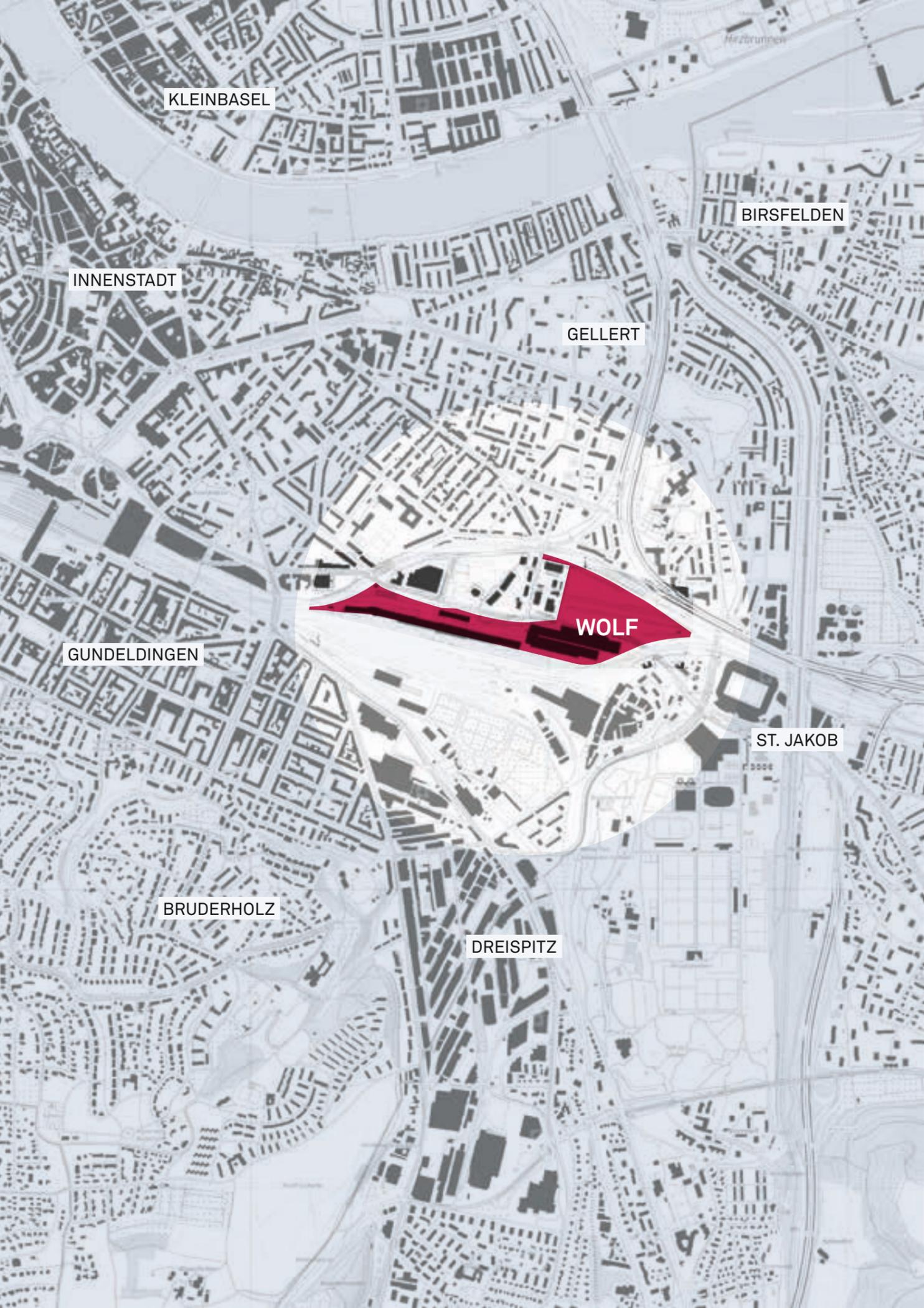
SCHLUSSBERICHT 20. FEBRUAR 2019



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Städtebau & Architektur

 **SBB CFF FFS**



ENTWICKLUNG WOLF BASEL

STÄDTEBAULICHER STUDIENAUFTRAG UND RICHTPROJEKT

Schlussbericht 20. Februar 2019

INHALTSVERZEICHNIS

PROJEKTTEAM

Projektleitung

Philippe Marti	SBB Immobilien
Jan Pfister	BVD Kanton Basel-Stadt

Beurteilungsgremium städtebaulicher Studienauftrag:

Susanne Zenker	Leiterin Anlageobjekte - Entwicklung, SBB Immobilien
Peter Wicki	Leiter Portfoliomanagement, SBB Immobilien
Beat Aeberhard	Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt
Harry Gugger	Harry Gugger Studio, Basel, Jurypräsident
Astrid Staufer	Staufer & Hasler Architekten, Frauenfeld/Zürich
Roger Boltshauser	Boltshauser Architekten, Zürich
Günther Vogt	Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich

Begleitgremium städtebauliches Richtprojekt:

Susanne Zenker	Leiterin Anlageobjekte - Entwicklung, SBB Immobilien
Martin Sandtner	Leiter Planungsamt, BVD Kanton Basel-Stadt
Beat Aeberhard	Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt
Harry Gugger	Harry Gugger Studio, Basel, Jurypräsident
Günther Vogt	Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich

Projektsupport: EBP Schweiz AG

Nicolas Jauslin
Debora Heitz
Matthias Thoma

VORWORT	4
----------------	----------

1. EINLEITUNG	6
----------------------	----------

1.1 Ausgangslage	7
1.2 Zielsetzungen und Fragestellungen	8

2. RAHMEN UND ABLAUF DES VERFAHRENS	10
--	-----------

2.1 Auftraggeberin	10
2.2 Planungsverfahren	10
2.3 Gremien und Experten	10
2.4 Teamauswahl	13
2.5 Ablauf Studienauftrag und Richtprojekt	14
2.6 Partizipation der Öffentlichkeit	16

3. WÜRDIGUNG DES STÄDTEBAULICHEN STUDIENAUFTRAGS	18
---	-----------

3.1 Allgemeine Erkenntnisse	18
3.2 Team 1: Christ & Gantenbein Maurus Schifferli Rudolf Keller & Partner	20
3.3 Team 2: EM2N Studio Vulkan ewp Cabane	36
3.4 Team 3: EMI Müller Illien IBV Hüsler	52
3.5 Team 4: HHF antón & ghiggi TEAMverkehr.zug	68
3.6 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums zum weiteren Vorgehen	82
3.7 Genehmigung des Schlussberichts zum städtebaulichen Studienauftrag	83

4. WÜRDIGUNG DES STÄDTEBAULICHEN RICHTPROJEKTS	84
---	-----------

4.1 Projektkonzeption und Würdigung	84
4.2 Fazit	90
4.3 Weiteres Vorgehen	90
4.4 Genehmigung des Schlussberichts zum städtebaulichen Richtprojekt	91

ANHANG

Pläne Schlussabgabe städtebauliches Richtprojekt	92
--	----



DAS WOLF AREAL – EINE CHANCE FÜR BASEL

Basel wächst – langsam, aber stetig. Platz gibt es in unserem Stadtkanton für das Wachstum erstaunlicherweise genug, nämlich auf den heute unternutzten oder brachliegenden Industrie- und Bahnarealen, insgesamt über 100 Hektaren! Das erfreuliche Wachstum wird von der Bevölkerung mitgetragen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Volksabstimmung vom 25. November 2018 über den Bebauungsplan des Areals VoltaNord, der von über 60% der Stimmenden angenommen wurde. Weitere grosse Areale bieten sich an – so auch das Areal des Güterbahnhofs Wolf im Südosten der Stadt.

Ich bin überzeugt, dass es uns gemeinsam mit der SBB gelingen wird, ein attraktives, urbanes und neuartiges Quartier («Smart City») zu gestalten, in dem weiterhin Logistik möglich ist – das aber auch Raum für innovative Arbeitsplätze, das traditionelle Gewerbe und Wohnen bieten wird. All diese Nutzungsarten ergänzen sich optimal und bilden ausgezeichnete Rahmenbedingungen für ein vielfältiges und spannendes Stadtquartier.

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt



VIELFÄLTIGE AREALENTWICKLUNG FÜR BASEL

Durch die Verlagerung des internationalen Güterumschlags in den trimodalen Containerterminal «Gateway Basel Nord» ergeben sich neue städtebauliche Optionen für die Stadt Basel. Dadurch kann das ehemalige Güterbahnhofsareal Basel Wolf als Transformationsgebiet für neue Impulse verwendet werden. Neben den bereits bestehenden Logistiktungen entstehen attraktive Gewerbe- und Wohnflächen sowie Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität. Durch die städtebauliche Aufwertung wird das heute abgeschlossene, jedoch zentral gelegene Areal zugänglich gemacht und massgeblich zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt Basel beitragen.

Um den Qualitätsanforderungen gerecht zu werden, wird der Wolf zum smartesten Areal der Schweiz entwickelt. Dieses Vorhaben unterstützt das «Smart City Lab Basel», das die SBB in Kooperation mit dem Kanton Basel-Stadt im April 2019 eröffnet wird. In den ehemaligen Güterhallen werden zu diesem Zweck Büros für Coworking, ein Veranstaltungsbereich sowie mehrere Werkstadtflächen eingerichtet. Das Lab bietet dadurch Raum für Smart City-Pilotprojekte und ermöglicht es Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung gemeinsam an neuen und besseren Lösungen im städtischen Kontext zu arbeiten.

Zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt ist es uns in den letzten Jahren gelungen, ein Richtprojekt zu erarbeiten, welches den Bedürfnissen der Baslerinnen und Basler sowie der Nachfrage nach attraktiven Logistik-, Gewerbe- und Wohnflächen gerecht wird. Wir freuen uns auf die nächsten Schritte.

Alexander Muhm
Leiter SBB Immobilien

1. EINLEITUNG

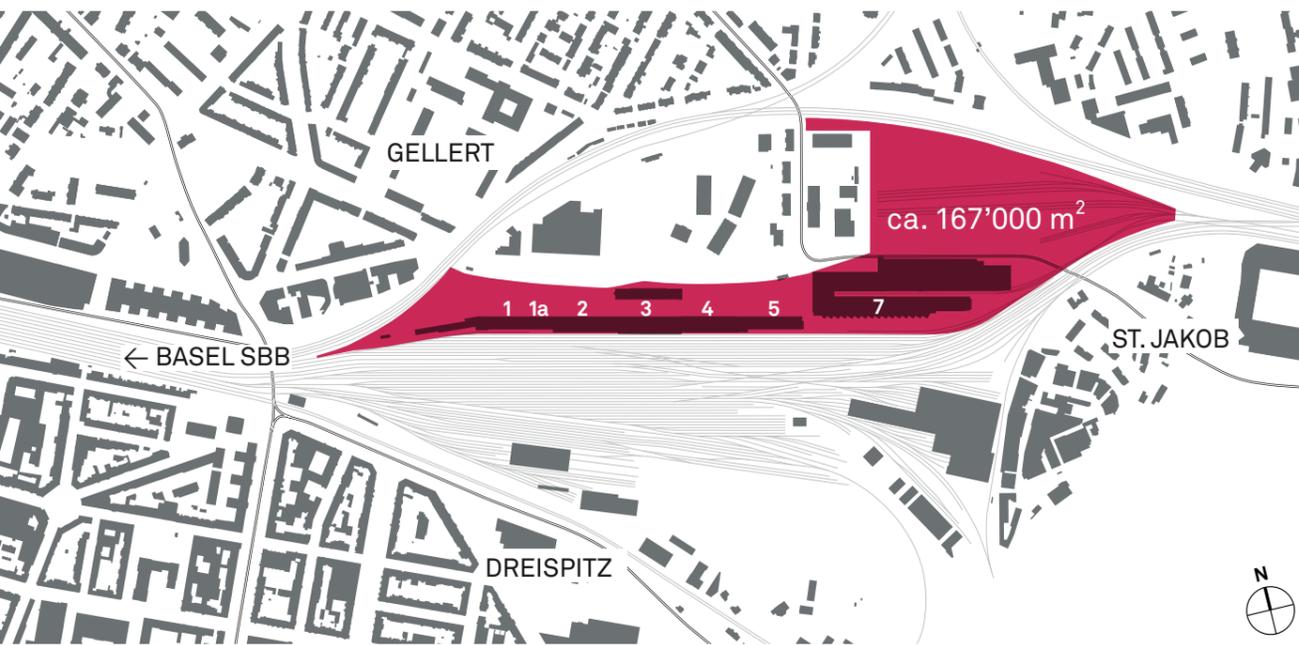


Abbildung 1: Perimeter (EBP, Geoviewer Kt. BS)

1-7 Hallen

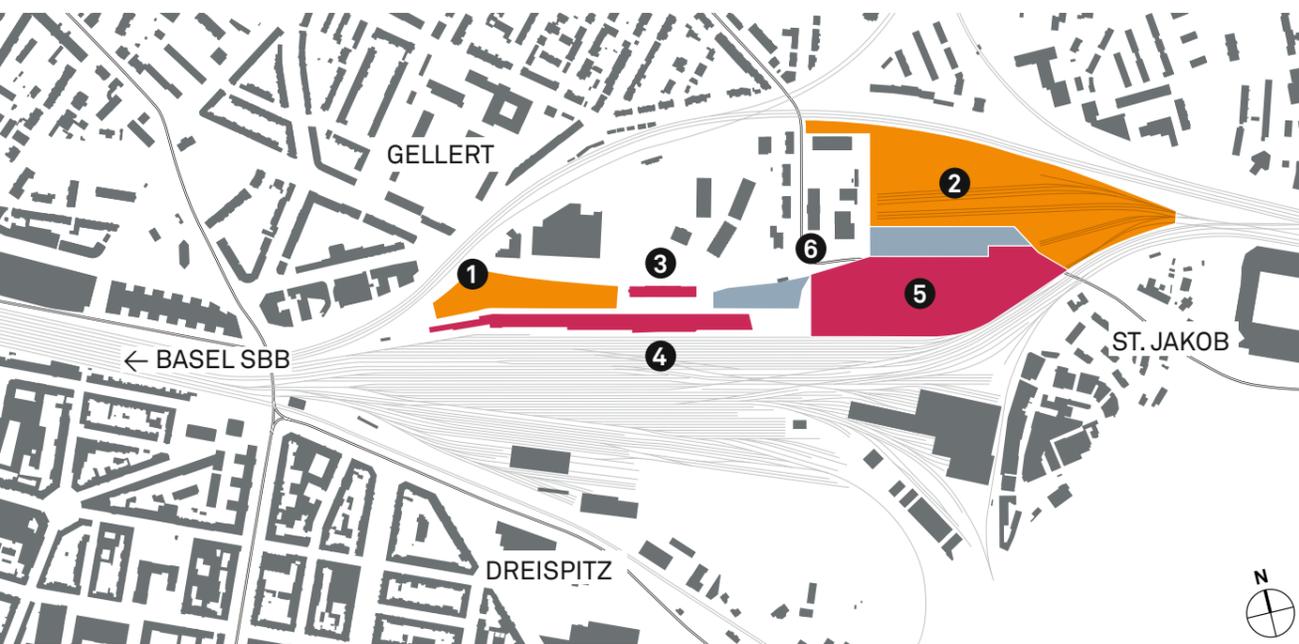


Abbildung 2: Heutige Nutzungen (EBP, Geoviewer Kt. BS)

- | | |
|---|---|
| 1 Freiverlad | 4 Güterhallen, Büros
(Logistik, Dienstleistungen gemischt) |
| 2 Containerterminal (kombinierter, internationaler- und nationaler Binnverkehr) | 5 UAG (Logistik und Büroflächen) |
| 3 Dienstgebäude (Kleinmieter gemischt) | 6 LKW-Stellplätze |

1.1 AUSGANGSLAGE

Östlich des Bahnhofs Basel SBB liegt das Güterbahnhofsareal «Wolf Basel». Das rund 16.7 Hektaren grosse Areal befindet sich im Eigentum der SBB und beinhaltet heute verschiedene Bahn- und bahnahe Nutzungen wie den Terminal für kombinierten Verkehr, den Freiverlad, den Cargo-Domizil Standort und diverse Logistiknutzungen.

Das Areal bietet ein grosses städtebauliches Entwicklungspotenzial aufgrund der möglichen räumlichen Verlagerung des internationalen Güterverkehrs in der Region Basel und durch die zentrale Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Basel. Mit dem Wegzug des internationalen Güterverkehrs bieten sich Möglichkeiten, die heutigen Logistiknutzungen im Areal neu anzuordnen. Dadurch werden vor allem im westlichen und südlichen Teil grosse Flächen für eine Umnutzung frei. Auf dem nordöstlichen Arealteil ist keine Umnutzung beabsichtigt. Dieser soll auch in Zukunft als Containerterminal durch SBB Cargo genutzt werden.

Aufgrund der angezeigten Veränderungen loten die SBB gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt in einem kooperativen Planungsverfahren das städtebauliche Entwicklungspotenzial des Areals aus. Basierend darauf wird geprüft, ob und welche planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des Areals geschaffen werden können.

Folgende Planungsphasen und Planungsschritte wurden zu diesem Zweck zwischen den involvierten Planungspartnern vereinbart:

Phase 1: Städtebauliche Grundlagenplanung (2014-2018)

- Vorstudien
- Findungs- und Strategiephase
- Städtebauliches Studienauftragsverfahren
- Entwicklungsplanung mit Richtprojekt (inkl. Machbarkeitsprüfung)

Phase 2: Planungsrechtliche Grundlagen (ca. 2019-2022)

- Zonenänderung und Bebauungsplan (BP)

Im Rahmen der «Vorstudien» und der «Findungs- und Strategiephase» wurden die wesentlichen Grundlagen für die Entwicklung des Areals erarbeitet und in Form eines «Entwicklungsszenarios» ausformuliert. Das Entwicklungsszenario zeigt die mögliche zukünftige Lage der optimierten Logistiknutzungen und Bereiche für Mischnutzungen im Areal (siehe Abbildung 3).

Das Entwicklungsszenario bildete eine wichtige Grundlage für das «städtebauliche Studienauftragsverfahren». Dieses wurde 2017 mit vier Planungsteams durchgeführt. Im Anschluss an den städtebaulichen Studienauftrag wurde in der Phase «Entwicklungsplanung» der favorisierte Ansatz aus dem Studienauftrag in Form eines städtebaulichen Richtprojekts ausgearbeitet und dessen Umsetzbarkeit mittels Machbarkeitsprüfung sichergestellt.

Der vorliegende Schlussbericht fasst die Erkenntnisse aus dem städtebaulichen Studienauftrag und dem städtebaulichen Richtprojekt zusammen.

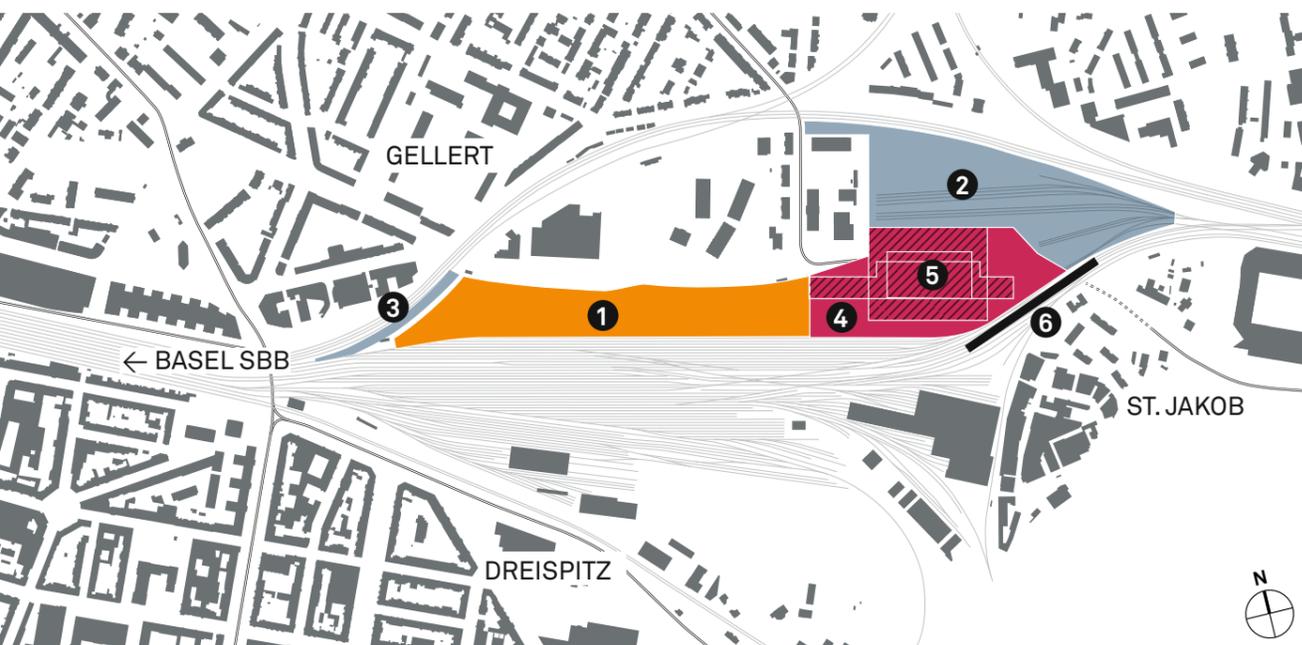


Abbildung 3: Entwicklungsszenario, Stand 2016 (EBP, Geoviewer Kt. BS)

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1 Mischnutzung | 4 Mögliche Bereiche City-Logistik |
| 2 Logistik/Bahnverlad | 5 Mögliche Bereiche Mobilitätshub |
| 3 Reservefläche SBB Infrastruktur | 6 Mögliche S-Bahn-Haltestelle (Lage schematisch) |

1.2 ZIELSETZUNGEN UND FRAGESTELLUNGEN

Die SBB beabsichtigen, das Gebiet Wolf Basel mittelfristig zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsgebiet umzunutzen. Angestrebt wird die Entwicklung eines zukunftsweisenden, gemischt genutzten Quartiers mit einer starken eigenen Identität, die die historische Charakteristik des Gebiets als Güterbahnhof aufnimmt. Das Quartier soll dereinst neben den bestehenden Logistiknutzungen Platz für Büros, Dienstleistungen und Gewerbe bieten und einen möglichst grossen Anteil an Wohnnutzungen aufweisen. Ergänzend zur grossen Nutzungsvielfalt soll das Gebiet über eine ausgewogene soziale Durchmischung verfügen und hohen energetischen Anforderungen gerecht werden.

Im Rahmen eines städtebaulichen Studienauftragsverfahrens wurden vier Planungsteams damit beauftragt, Vorschläge zur städtebaulichen, nutzungsmässigen und verkehrlichen Entwicklung des Areals auszuarbeiten. Dabei sollten die zwischen den involvierten Planungspartnern abgestimmten inhaltlichen und quantitativen Entwicklungsvorstellungen («Entwicklungsszenario») für das Gebiet Wolf Basel untersucht und präzisiert werden.

Im städtebaulichen Studienauftrag waren die folgenden Aufgabenstellungen zu bearbeiten:

- Entwurf eines hochwertigen und funktionalen Städtebaus, der dem Anspruch an ein zukunftsweisendes, eigenständiges Quartier mit starker eigener Identität gerecht wird
- Aufzeigen des maximalen Nutzungsmasses, das städtebaulich quartierverträglich ist und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen realisiert werden kann
- Sorgfältige Abwägung zwischen der Planung von Neubauten gegenüber der Umnutzung, Verdichtung und Erweiterung von teilweise geschützten Bestandsbauten
- Aufzeigen der zukünftigen Parzellierung und Einteilung der Baufelder, die unterschiedliche Investitionsvolumen ermöglichen und dadurch verschiedene Bauträger und Investoren ansprechen
- Konzeption der Nutzungsverteilung auf dem Areal und Aufzeigen eines sinnvollen Nutzungsmix unter Berücksichtigung der Anforderungen von SBB Immobilien und des Kantons Basel-Stadt
- Konzeption der Gestaltung, Anordnung und Nutzung der Freiräume, die den Anforderungen an ein gemischt genutztes Wohn- und Arbeitsgebiet Rechnung trägt
- Aufzeigen von städtebaulichen und verkehrlichen Lösungen, die zu einer Erhöhung der Erschliessungsqualität, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, beitragen und die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren verbessern
- Aufzeigen der Entwicklung des Gebiets unter Berücksichtigung der zeitlich gestaffelten Verlagerung bestehender Nutzungen gemäss Entwicklungsszenario; Definition von wirtschaftlich tragbaren, betrieblich sinnvollen und städtebaulich attraktiven Realisierungsetappen

Aus dem städtebaulichen Studienauftragsverfahren ergaben sich zwei favorisierte Ansätze. Deren Stärken wurden im Anschluss an den Studienauftrag weiter ausgearbeitet und in einem städtebaulichen Richtprojekt zusammengeführt. Die Bearbeitungstiefe des Richtprojekts entspricht derjenigen des städtebaulichen Studienauftrags.

Das Richtprojekt konkretisiert die Aussagen zu folgenden Themen:

- Städtebau und Architektur
- Etappierung
- Frei- und Grünraum
- Umgang mit dem historischen Bestand
- Nutzungen
- Erschliessung und Verkehr
- Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Das finalisierte städtebauliche Richtprojekt bildet nach dessen Abschluss die Grundlage für die Ausarbeitung eines städtebaulichen Konzepts. Letzteres wird als verbindliches gemeinsames Planungsverständnis zwischen den beiden Planungspartnern BVD und SBB Immobilien im Rahmen einer Planungsvereinbarung verabschiedet. Das städtebauliche Konzept bildet anschliessend die inhaltliche Grundlage für die Ausarbeitung des notwendigen Bebauungsplans für das Areal Wolf Basel.

2. RAHMEN UND ABLAUF DES VERFAHRENS

2.1 AUFTRAGGEBERIN

Die Auftraggeberin und Veranstalterin des städtebaulichen Studienauftrags und städtebaulichen Richtprojekts Wolf Basel ist die SBB AG, vertreten durch die Division SBB Immobilien, Development. Zur Unterstützung und externen Begleitung des Verfahrens wurde das Planungsbüro EBP aus Zürich zugezogen.

2.2 PLANUNGSVERFAHREN

Die Bearbeitung der in Kapitel 1.2 dargelegten Fragestellungen erfolgte im ersten Schritt im Rahmen eines städtebaulichen Studienauftragsverfahrens in Anwendung der Norm SIA 143, Ausgabe 2009, Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge, sofern sich nichts Abweichendes aus dem Programm zum städtebaulichen Studienauftrag ergab. Im zweiten Schritt wurden die zwei favorisierten Lösungsansätze aus dem städtebaulichen Studienauftragsverfahren in einem städtebaulichen Richtprojekt zusammengeführt. Das städtebauliche Richtprojekt wurde durch ein neu formiertes Planungsteam bestehend aus Vertretern der beiden favorisierten Konzepte aus dem städtebaulichen Studienauftrag erarbeitet.

2.3 GREMIEN UND EXPERTEN

Für die Bearbeitungsphasen «Städtebaulicher Studienauftrag» und «Städtebauliches Richtprojekt» wurden jeweils unterschiedliche Gremien eingesetzt. In beiden Phasen wurden die Gremien von der Projektleitung, von beratenden Experten aus den relevanten Fachdisziplinen und dem Projektsupport unterstützt.

2.3.1 BEURTEILUNGSGREMIUM UND EXPERTEN STUDIENAUFTRAG

Das Beurteilungsgremium hat die am städtebaulichen Studienauftrag teilnehmenden Teams ausgewählt und an den zwei Zwischenbesprechungen und der Schlussbesprechung mit den Teams sowie an der Schlusssitzung teilgenommen. Es hat unter der Leitung eines Moderators die Beiträge der eingeladenen Planungsteams beurteilt und zwei Zwischenberichte sowie den Schlussbericht genehmigt. Begleitet wurde das Beurteilungsgremium von beratenden Experten aus allen relevanten Fachdisziplinen. Das Gremium setzte sich aus folgenden Personen zusammen.

Fachexperten/-innen

- Harry Gugger, dipl. Architekt ETH, Harry Gugger Studio, Basel, Jury-Präsident und Hauptmoderation
- Astrid Staufer, dipl. Architektin ETH, Staufer & Hasler Architekten, Frauenfeld/Zürich
- Roger Boltshauser, dipl. Architekt ETH, Boltshauser Architekten, Zürich
- Günther Vogt, Landschaftsarchitekt HTL, Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich

Sachexperten/-expertinnen

- Susanne Zenker, dipl. Architektin EPFL, Leiterin Anlageobjekte - Entwicklung, SBB Immobilien
- Peter Wicki, dipl. Architekt ETH, Leiter Portfoliomanagement, SBB Immobilien
- Beat Aeberhard, dipl. Architekt ETH / MsAUD, Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt

Ersatz Sachexperten/-expertinnen

- Philippe Marti, dipl. Architekt FH, Gesamtprojektleiter Anlageobjekte - Entwicklung, SBB Immobilien
- Martin Sandtner, Dr. phil. Geografie, Leiter Planungsamt Kanton Basel-Stadt
- Axel Schubert, dipl. Architekt, Projektleiter Areal- und Nutzungsplanung, BVD Kanton Basel-Stadt

Beratende Experten

In das Verfahren ebenfalls einbezogen wurden beratende Experten. Diese führten die formelle und technische Vorprüfung der Beiträge durch und berieten das Beurteilungsgremium in fachlicher und technischer Hinsicht. Die Experten hatten eine beratende Funktion und waren nicht stimmberechtigt.

Denkmalpflege

Giovanni Menghini, SBB Infrastruktur / Reto Bieli, BVD Kanton Basel-Stadt

Störfall

Hans Bossler, Kanton Basel-Stadt / Lukas Vonbach, EBP

Lärm

Harald Hikel, Kanton Basel-Stadt / Thomas Leutenegger, EBP

Güterverkehr/City-Logistik

Rolf Elsasser, SBB Cargo / Marc André Eschenbacher, SBB Infrastruktur

Freiverlad und Binnenumschlag

Philipp Buhl, SBB Infrastruktur

Verkehrerschliessung

Samuel Diethelm, BVD Kanton Basel-Stadt

Projektsupport

- Nicolas Jauslin, EBP
- Debora Heitz, EBP
- Matthias Thoma, EBP

Energie

Philipp Deflorin, EBP

Nichtionisierende Strahlung (NIS) und Erschütterung

Thomas Leutenegger, EBP

Freiraum und Naturschutz

Susanne Brinkforth, Stadtgärtnerei Basel

Bewirtschaftung

Maja Ristic, SBB Immobilien, Bewirtschaftung

Sozialräumliche Entwicklung/ Nutzungsmischung

Corinna Heye, raumdaten GmbH

2.3.2 BEGLEITGREMIUM UND EXPERTEN RICHTPROJEKT

Für die Begleitung des städtebaulichen Richtprojekts wurde ein reduzierter Ausschuss des Beurteilungsgremiums aus der Phase Studienauftrag bestimmt. Dieses Begleitgremium hat den Aufgabenbeschrieb für das Richtprojekt miterarbeitet und verabschiedet. An den Zwischen- und Schlussbesprechungen hat das Gremium unter der Verantwortung der Projektleitung die Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts fachlich begleitet. Zudem hat es die Machbarkeitsprüfung des Richtprojekts mitverantwortet und den vorliegenden Schlussbericht genehmigt. Das Begleitgremium für das städtebauliche Richtprojekt setzte sich aus folgenden Personen zusammen.

Steuerungsausschuss

- Susanne Zenker, dipl. Architektin EPFL, Leiterin Anlageobjekte - Entwicklung, SBB Immobilien
- Martin Sandtner, Dr. phil. Geografie, Leiter Planungsamt Kanton Basel-Stadt

Ausschuss Beurteilungsgremium

- Harry Gugger, dipl. Architekt ETH, Harry Gugger Studio, Basel, Jurypräsident
- Günther Vogt, Landschaftsarchitekt HTL, Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich
- Beat Aeberhard, dipl. Architekt ETH / MsAUD, Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt

Projektleitung

- Philippe Marti, dipl. Architekt FH, Gesamtprojektleiter Anlageobjekte - Entwicklung, SBB Immobilien
- Jan Pfister, BSc FHO Raumplanung, Projektleiter Areal- und Nutzungsplanung, BVD Kanton Basel-Stadt

Projektsupport

- Nicolas Jauslin, EBP
- Debora Heitz, EBP
- Matthias Thoma, EBP

Der Grossteil der beratenden Experten aus der Phase «Städtebaulicher Studienauftrag» wurde im Rahmen der Machbarkeitsprüfung des Richtprojekts erneut eingebunden. Neu hinzu kamen die Themen «Immobilienökonomie und Etappierung» sowie «Wirtschaftlichkeit», beide personell vertreten durch EBP und SBB. Zudem erfolgte eine Verstärkung der Güterverkehrscompetenz seitens BVD Kanton Basel-Stadt. Personell nicht mehr eingebunden wurden die Themen Energie, sozialräumliche Entwicklung und Nutzungsmischung.

2.4 TEAMAUSWAHL

Das Beurteilungsgremium für den städtebaulichen Studienauftrag Wolf Basel hat in der Auswahl-sitzung vom 16. November 2016 vier Planungsbüros aus den Bereichen Städtebau und Architektur beauftragt. Die Planungsbüros bildeten mit Subplanern aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Verkehr und Sozialraum je ein Planungsteam. Für die Teilnahme am städtebaulichen Studienauftrag Wolf Basel wurden folgende vier Planungsteams beauftragt.

Team 1

Christ & Gantenbein, Basel
Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern
Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Muttenz

Team 2

EM2N | Mathias Müller | Daniel Niggli Architekten AG, Zürich
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich
ewp AG, Zürich
Cabane Partner – Urbane Strategien und Entwicklung, Basel

Team 3

Edelaar Mosayebi Inderbitzin Architekten AG, Zürich
Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich

Team 4

HHF Architekten, Basel
antón & ghiggi landschaft architektur GmbH, Zürich
TEAMverkehr.zug AG, Cham

Ausgehend von den Ergebnissen des städtebaulichen Studienauftrags hat sich das Beurteilungsgremium in Rücksprache mit der Projektleitung und den beratenden Experten dazu entschieden, die jeweiligen Stärken der beiden Ansätze der Planungsteams um Christ & Gantenbein sowie EM2N zusammenzuführen und durch ein neu formiertes Planungsteam bestehend aus Vertretern der beiden Teams als Richtprojekt auszuarbeiten.

Die Ausarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts erfolgte durch das folgende Planungsteam.

Städtebau/Architektur

Christ & Gantenbein, Basel («Lead»)
mit EM2N Architekten
(«externer Sparringpartner»), Zürich

Landschaft/Freiraum

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern

Verkehrsplanung

ewp AG, Zürich

Sozialräumliche Entwicklung

Cabane Partner – Urbane Strategien und
Entwicklung, Basel

2.5 ABLAUF STUDIENAUFTRAG UND RICHTPROJEKT

2.5.1 STÄDTEBAULICHER STUDIENAUFTRAG

Auftakt des städtebaulichen Studienauftragsverfahrens bildete die Startveranstaltung am 3. Mai 2017. Am Termin wurden die beauftragten Planungsteams in die Aufgabe eingeführt und die Zielsetzungen für das Areal und das Verfahren formuliert. Zusätzlich fand eine Arealbegehung statt. Das Programm des städtebaulichen Studienauftrags wurde den Teilnehmenden vorab zugestellt.

Die anschliessende Bearbeitungsphase dauerte vom 3. Mai bis zum 1. Dezember 2017. Sie wurde durch zwei Zwischenbesprechungen und eine Schlussbesprechung strukturiert. An den beiden Zwischenbesprechungen und der Schlussbesprechung präsentierten die Planungsteams ihre jeweiligen Ergebnisse gegenüber dem Beurteilungsgremium und den beratenden Experten. Die Präsentationen fanden in Anwesenheit der übrigen Planungsteams statt. Die Teams reichten ihre Beiträge für die zweite Zwischenbesprechung und die Schlussbesprechung jeweils zwei Wochen vor den Veranstaltungen zur Vorprüfung ein. Die Vorprüfung entsprach einer ersten Beurteilung aus fachspezifischer Sicht und gab – in Ergänzung zu den Protokollen der Veranstaltungen – Hinweise für die Weiterbearbeitung. Sie diente jedoch nicht zur Vorauswahl eines favorisierten Konzepts. Sämtliche Veranstaltungen wurden von der Projektleitung in Zusammenarbeit mit dem Projektsupport organisiert und von EBP moderiert. Die wesentlichen Erkenntnisse und Aufgaben aus den Veranstaltungen wurden schriftlich festgehalten und jeweils im Nachgang allen Beteiligten zur Verfügung gestellt. Während der Bearbeitungsphasen standen den Teams Fachspezialisten zu den Themen Lärm, Störfall und sozialräumliche Entwicklung/Nutzungsmischung zur Verfügung. Die Planungsteams konnten die Fachspezialisten je einmal vor den Zwischenbesprechungen beziehungsweise vor der Schlussbesprechung zu konkreten Fragen kontaktieren. Nach der Startveranstaltung sowie den beiden Zwischenbesprechungen gab es zusätzlich jeweils eine Frageunde. Die Teams waren eingeladen, Fragen zum Verfahren und zur Aufgabe zu stellen, die von den beratenden Experten und der Projektleitung beantwortet wurden.

Am 2. März 2018 fand die Schlussitzung statt, an der das Beurteilungsgremium den Schlussbericht zum städtebaulichen Studienauftrag diskutierte und genehmigte. Die Ergebnisse der Diskussionen, die Entscheide sowie die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sind im vorliegenden Schlussbericht wiedergegeben.

2.5.2 STÄDTEBAULICHES RICHTPROJEKT

Auf Basis der Ergebnisse aus dem städtebaulichen Studienauftrag entschied das Beurteilungsgremium an der Schlussitzung vom 2. März 2018 in Rücksprache mit der Projektleitung und den beratenden Experten, das städtebauliche Richtprojekt durch einen Zusammenschluss der beiden Ansätze von Christ & Gantenbein sowie EM2N ausarbeiten zu lassen.

An einem gemeinsamen Workshop am 23. März 2018 wurden unter Anwesenheit der beiden Planungsteams, des Begleitgremiums, der Projektleitung und des Projektsupport die zentralen Stärken der beiden Ansätze ermittelt und die Vorgaben und Prinzipien zur Zusammenführung definiert. Die Vorgaben und Prinzipien wurden im «Aufgabenbeschrieb Richtprojekt» schriftlich festgehalten und mit der Version vom 10. August 2018 verabschiedet.

Die Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts erfolgte in zwei Phasen. Unterstützt wurde das Team inhaltlich und organisatorisch durch die Projektleitung und den Projektsupport. Begleitet wird der Prozess durch das Begleitgremium.

In Phase 1 der Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts stand die Zusammenführung der beiden Ansätze im Zentrum und die Beantwortung von wichtigen offenen Fragen, zum Beispiel zum Thema Logistik. Zwischen der Phase 1 und der Phase 2 wurde eine Machbarkeitsprüfung durchgeführt. Diese diente der Sicherstellung der Umsetzbarkeit der geforderten Zusammenführung. In Phase 2 erfolgten auf Basis der Rückmeldungen aus der Machbarkeitsprüfung thematische Vertiefungen am städtebaulichen Richtprojekt. Über die Dauer der Ausarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts fanden insgesamt drei Workshops mit Planungsteam, Begleitgremium, Projektleitung und Projektsupport statt. An den Veranstaltungen präsentierte das Planungsteam seinen Arbeitsstand und diskutierte zusammen mit dem Begleitgremium und der Projektleitung die weiteren Bearbeitungsschritte. Sämtliche Veranstaltungen wurden protokolliert und mit weiterführenden Hinweisen zur Unterstützung dem Planungsteam und allen Beteiligten zugestellt.

2.6 PARTIZIPATION DER ÖFFENTLICHKEIT

2016

Die SBB und der Kanton Basel-Stadt führen die Arealentwicklung Wolf Basel als kooperatives Planungsverfahren nach dem Grundsatz der gegenseitigen Vermittlung. Im bisherigen Planungsprozess wurde die lokale Öffentlichkeit auf vielfältige Weise einbezogen. Im November 2016 wurde mit einer ersten Medienmitteilung die breite lokale Öffentlichkeit über das Entwicklungsvorhaben auf dem Areal Wolf Basel informiert. Kurz darauf fand je eine Informationsveranstaltung für Interessengruppen und für heutige Mieter auf dem Areal statt. Die Interessengruppen sind formell organisierte Akteure, die einen Bezug zum Areal, zur heutigen Nutzung oder zu nachbarschaftlichen Aspekten des Areals aufweisen. Dazu gehören 31 Gruppen wie beispielsweise die neutralen Quartiervereine St. Alban-Gellert und Breite-Lehenmatt, die Quartierkoordination Gundeldingen, die Handelskammer beider Basel, der Gewerbeverband Basel-Stadt, der VCS beider Basel, Pro Natura Basel, die SIA-Sektion Basel, die Wohnbaugenossenschaften Nordwestschweiz und die Nachbargemeinden und auch das benachbarte Senevita-Altersheim.

An den Informationsveranstaltungen wurden die Mieter und die Interessengruppen über die Grundsätze und die Rahmenbedingungen der Arealentwicklung informiert. Zudem wurden der Ablauf des Planungsverfahrens und die gegenseitigen Vermittlungsmöglichkeiten im Rahmen des kooperativen Planungsprozesses vorgestellt.

Am 28. November 2016 fand ein Workshop mit den Interessengruppen und Mietervertretern statt. Der Workshop diente dazu, eine gemeinsame Auslegeordnung zu erstellen und eine erste inhaltliche Diskussion zu führen. Auf dieser Basis waren die Teilnehmenden danach eingeladen, ihre Vorstellungen für die Zukunft des Areals bis zum 16. Dezember 2016 schriftlich festzuhalten.

2017

Zwischen Januar und März 2017 erstellten die SBB und der Kanton Basel-Stadt einen Bericht über die Resultate der gegenseitigen Vermittlung und die für die Grundlagen des städtebaulichen Studienauftrags aufgenommenen Punkte. Ende März 2017 ging der Bericht an die Teilnehmenden. Im April 2017 wurde die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über die Resultate der gegenseitigen Vermittlung und den Start des städtebaulichen Studienauftrags informiert.

2018

Nach Abschluss des städtebaulichen Studienauftrags wurden dieselben Stakeholder in eine zweite Runde der gegenseitigen Vermittlung einbezogen. Am 21. März 2018 fand ein mehrstündiger Workshop mit den Interessengruppen statt. Diskutiert wurden die Themen Nutzungen, Mobilität, Städtebau/Identität sowie Grün-/Freiräume. Auch die aktuellen Mieter im Wolf-Areal wurden über die Resultate des Studienauftrags informiert. Am 23. März 2018 versandten die SBB zudem eine kurze Medienmitteilung zum Abschluss des Studienauftrags.

Bis zum 13. April 2018 reichten die Interessengruppen schriftliche Feedbacks ein. Die SBB und der Kanton Basel-Stadt prüften diese und identifizierten relevante Punkte, die als Input in die Synthesephase und die Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts übernommen wurden. Ende Juni 2018 wurden die Interessengruppen über den Umgang mit ihren Feedbacks informiert.

2019

Am 20. Februar 2019 stellen die SBB und der Kanton Basel das abgeschlossene städtebauliche Richtprojekt (Resultat der Synthesephase) der Öffentlichkeit vor. Am Morgen dieses Tages werden die Medien informiert. Am Abend wird die Ausstellung zum Richtprojekt mit einer Vernissage für einen persönlich eingeladenen Teilnehmerkreis (darunter die Interessengruppen) eröffnet.

Am 21. Februar 2019 werden die aktuellen Mieter im Wolf-Areal im Rahmen einer Veranstaltung über das städtebauliche Richtprojekt informiert. Die Bevölkerung kann die Ausstellung zum Richtprojekt von Donnerstag, 21. Februar 2019, bis Freitag, 1. März 2019, im UAG-Gebäude (3. Stock) auf dem Areal Wolf besichtigen. Die Anrainer des Areals Wolf werden mit einem Brief auf die Ausstellung aufmerksam gemacht.

Mit dem Abschluss der Synthesephase ist ein zentraler Schritt des kooperativen Planungsverfahrens abgeschlossen. Die SBB und der Kanton Basel-Stadt beabsichtigen, die Interessengruppen weiterhin über den Prozessfortschritt zu informieren.

3. WÜRDIGUNG DES STÄDTEBAULICHEN STUDIENAUFTRAGS

3.1 ALLGEMEINE ERKENNTNISSE

Alle Teams haben sich intensiv mit der Aufgabenstellung und den herausfordernden Rahmenbedingungen auseinandergesetzt und ein breites Spektrum an vielversprechenden Lösungsansätzen präsentiert. Die Qualität und der Ausarbeitungsgrad der eingereichten Ansätze bewegen sich auf einem sehr hohen Niveau.

Die vier Planungsteams haben sich im städtebaulichen Studienauftrag Wolf Basel mit der zentralen Fragestellung für die Entwicklung des Areals Wolf Basel auseinandergesetzt: «Ist auf dem Areal die Entwicklung eines zukunftsweisenden Quartiers mit starker eigener Identität, einem möglichst hohen Wohnanteil und einer hohen städtebaulichen Qualität möglich und können diese Anforderungen unter Berücksichtigung der durch Umweltfaktoren und Denkmalschutz gegebenen Rahmenbedingungen erfüllt werden?» Die Beantwortung dieser Frage wurde von den Planungsteams auf unterschiedliche Weise angegangen. Es resultierten vier Ansätze, die je über eigene Qualitäten verfügen (siehe Ergebnisse in Kapitel 3.2 bis 3.5). Zum Ende des Verfahrens zeigte sich eine zunehmende Annäherung der Ergebnisse. Die Annäherung wird vom Beurteilungsgremium begrüsst. Sie zeigt, dass im Verfahren Erkenntnisse allgemeiner Art gewonnen und die komplexen Rahmenbedingungen gut umgesetzt werden konnten.

Im Laufe des Verfahrens konnten aus Sicht des Beurteilungsgremiums folgende wesentlichen Erkenntnisse für die Planung gewonnen werden.

Hohe städtebauliche Vielfalt möglich – Typologie mit Hof im Vorteil

Die vier Teams präsentierten unterschiedliche methodische Zugänge und lieferten entsprechend unterschiedliche städtebauliche Konzepte ab. Auf dem Areal sind verschiedene städtebauliche Typologien umsetzbar. Im Verlaufe des Verfahrens stellte sich heraus, dass aufgrund der isolierten Lage und der herausfordernden Lärm- und Störfallbedingungen Ansätze mit einer geschlossenen Randbebauung mit länglichem Hof vorteilhaft sind. Neben den daraus resultierenden städtebaulichen Qualitäten erleichtert dieser Ansatz den Umgang mit umweltrechtlichen Rahmenbedingungen und ermöglicht eine gute Etappierbarkeit und Wirtschaftlichkeit.

Wohnen möglich – gemischte Nutzungen mit eigenständiger Identität umsetzbar

Die Untersuchungen der Teams haben gezeigt: Wohnen ist möglich, wenn auch anspruchsvoll in der Umsetzung. Dies gilt besonders aus Sicht der Lärmbelastung im Gebiet. Im neuen Stadtteil ist eine gemischte Nutzung mit einem hohen Anteil für Wohnen, ergänzt mit Gewerbe, Büros, publikumsorientierten Nutzungen und Logistik gut umsetzbar. Die Nutzungsanordnung ist mit klaren Schwerpunkten in einzelnen Bereichen vorzusehen. Im Westen ist dies vor allem Wohnen, gegen Osten zunehmend Gewerbe und Logistik.

Freiraumgestaltung auf Städtebau und Nutzungen abstimmen

Die aus den städtebaulichen Vorschlägen resultierende Freiraumgestaltung ist in den weiteren Bearbeitungsschritten zu vertiefen. Mit den vorgeschlagenen Hofbebauungen entstehen hinsichtlich Gestaltung und Nutzungen herausfordernde längliche Strukturen. Die Freiraumgestaltung ist in jedem Fall auf die jeweiligen Bebauungen und Bedürfnisse der einzelnen Nutzungen abzustimmen.

Bestand für Identitätsbildung nutzen

Die Integration des Bestands in die Gebietsentwicklung ist möglich und wird als Chance für die Identitätsbildung erachtet. Ausgewählte Gebäude sind für die Transformation des Areals zu nutzen. Besonderes Augenmerk liegt auf den historischen Bauten im Zentrum des Areals. Ein Erhalt des UAG-Gebäudes für Logistiknutzungen ist mittelfristig gesetzt. Langfristig sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Gebäudes zu prüfen.

Erschliessung verbessern

Die Erschliessung des Areals für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist heute hervorragend. Die Arbeiten der Teams haben gezeigt, dass in Zukunft Mischnutzungen und Logistik räumlich getrennt erschlossen werden sollten. Die Erschliessung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und für den Fuss- und Veloverkehr sind zu verbessern. Hierzu wurden verschiedene Optionen aufgezeigt: Für den Fuss- und Veloverkehr wurden neue Anbindungen am West- und Ostende des Areals vorgeschlagen und über eine neue Passerelle über das Gleisfeld eine Verbindung nach Süden skizziert. Für den ÖV wurden Vorschläge für den Bau einer neuen S-Bahn-Station südlich des Arealzentrums und für eine neue Buslinie in der St. Jakobs-Strasse gemacht. Die Lage der S-Bahn-Station wird im Zusammenspiel mit der Positionierung des Mobilitätshubs im Zentrum des Areals als richtig erachtet.

In den folgenden Kapiteln werden die Ansätze der vier Planungsteams beschrieben und die durch das Beurteilungsgremium erfolgte Würdigung der einzelnen Beiträge zusammengefasst.

3.2 TEAM 1

CHRIST & GANTENBEIN

MAURUS SCHIFFERLI

RUDOLF KELLER & PARTNER

3.2.1 KONZEPTION

Das Planungsteam Christ & Gantenbein | Maurus Schifferli | Rudolf Keller & Partner näherte sich der Frage, was für eine Stadt auf dem Wolf Basel entstehen kann, in dem sie städtebauliche Typologien aus anderen Städten und Epochen auf das Areal Wolf Basel übertrugen und kritisch prüften. Kombiniert mit der Betrachtung, was derzeit in anderen Transformationsgebieten der Stadt Basel entsteht, schlägt das Planungsteam das Szenario eines «umbauten Parks» (Ringbebauung) mit Mischnutzungen und einem Schwergewicht auf Wohnen vor.

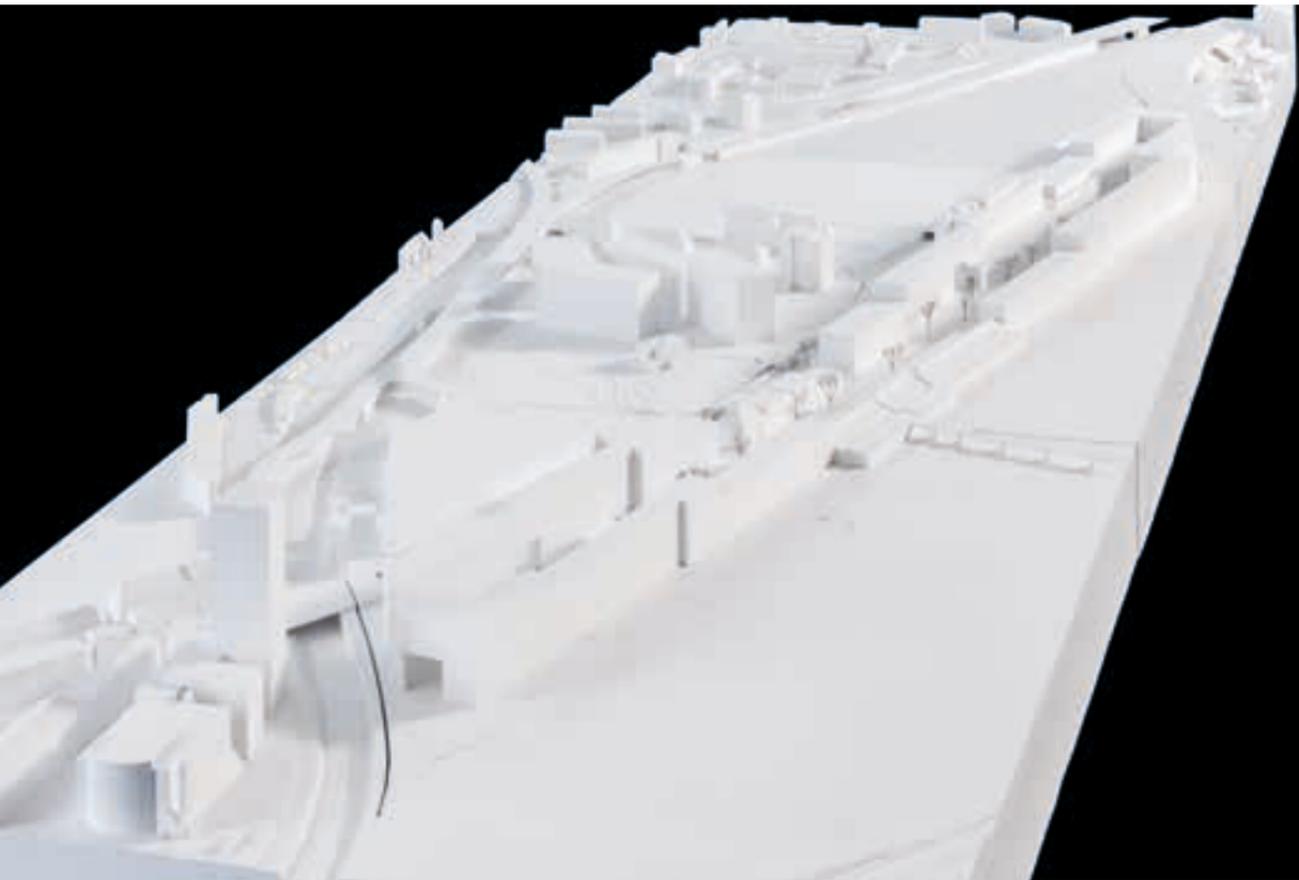


Abbildung 4: Modell Team 1

Städtebau

Städtebaulich zeigt das Projekt einen gleichmässig länglich umbauten Park mit rhythmisierter Höhen- und Tiefenentwicklung einzelner Bauten. Tieferer Bauten in der Mitte des Areals werden durch zunehmend höhere Gebäude zu den beiden Rändern hin ergänzt und geben der Hofraumfigur über die gesamte Länge des Areals eine Höhenstruktur. Zusätzlich sind einzelne Bauten entlang der Längsseite beidseitig tiefenversetzt und strukturieren damit die äusseren und inneren Gebäudeseiten. Die historischen Gebäude mit Denkmalrelevanz werden in der Mitte des Areals erhalten und in die städtebauliche Figur integriert. Das bestehende UAG-Gebäude wird ebenfalls miteingebunden. Die Etappierung ist prinzipiell von West nach Ost vorgesehen. Die Ringbebauung ist jedoch in der Lage, auf veränderte Bedürfnisse seitens Bauherrschaft und Markt einzugehen.

Freiraum

Durch diese städtebauliche Setzung ergibt sich ein grosser, länglicher, nach aussen abgeschlossener Innenhof mit punktuellen Durchgängen nach Norden, Westen und Osten. Der Innenhof bietet Platz für vielfältige Begegnungsorte im Quartier und dient Bewohnern und Besuchern von ausserhalb gleichermaßen als Treffpunkt. Für den Innenhof wird ein durchgehender Plattenbelag mit unterschiedlich weit geöffneten «Fugen» dargestellt. Entlang der Gebäude werden dichte Fugen (Fahrbahnen) und im Innern des Hofes offene Fugen (grüne Felder) mit Platz für Pflanzen und Bäume vorgeschlagen. Einzelne Elemente der ursprünglichen Bahnnutzung (z.B. der ehemalige Portal-kran) werden in den Freiraum integriert.

Nutzungen

Die unterschiedlichen Nutzungen werden über die gesamte Hofraumfigur verteilt. Schwerpunkte liegen wie gefordert beim Wohnen und bei Flächen für Büro und Dienstleistungen beziehungsweise Gewerbe und Produktion. Im Erdgeschoss sind hauptsächlich Flächen für öffentliche Nutzungen, Gastronomie, Gewerbe und Produktion sowie Büro und Dienstleistungen angeordnet. Im ersten Obergeschoss sind südseitig vor allem Flächen für Gewerbe und Produktion sowie öffentliche Nutzungen bestimmt, nordseitig Wohnnutzungen. Ab dem ersten bis zum achten Obergeschoss sind schwerpunktmässig Wohnnutzungen vorgesehen ergänzt mit Gewerbe und Büronutzungen. Die Nutzung City-Logistik ist im bestehenden UAG-Gebäude untergebracht.



Abbildung 5: Situationsplan Team 1

Verkehr/Erschliessung

Die Erschliessung des Areals für den MIV geschieht ab der St. Jakobs-Strasse. Über fünf mögliche Zufahrten wird der MIV jeweils direkt in Tiefgaragen oder auf das oberirdische Parkfeld auf dem UAG-Gebäude gelenkt. Eine Zufahrt für den MIV in die Überbauung hinein besteht im Zentrum des Areals beim Mobilitätshub für Ein- und Aussteigebeziehungen. Im Innenhof selbst sind Anlieferungen erlaubt, sonst ist keine Durchfahrt für den MIV disponiert. Die Erschliessung für den schweren Nutzverkehr (SNV) ist räumlich und funktional von der übrigen Erschliessung des MIV getrennt. Die Auffahrt für den SNV auf das Areal erfolgt im Osten über einen neuen Kreislauf an der Kreuzung St. Jakobs-Strasse/Zeughausstrasse. Der Fuss- und Veloverkehr wird quer durch die Ringbebauung geführt. Zu diesem Zweck soll im Westen eine neue Brücke über die Bahngleise als Verbindung zum Hexenweglein erstellt werden. Im Osten ist eine neue Über- oder Unterführung der Bahngleise mit Anschluss an das bestehende Velonetz zu prüfen. Hinsichtlich ÖV geht der Vorschlag vom Bau einer neuen S-Bahn-Station Wolf in der Mitte des Areals aus. Entlang der St. Jakobs-Strasse wird eine neue Buslinie mit Halt im zentralen Mobilitätshub vorgeschlagen. Die Tramlinie 14 wird weiter genutzt.

Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Für den Umgang mit der herausfordernden Lärmsituation werden verschiedene Wohnungstypologien für die strassen- und gleisseitig exponierten Wohnungen entwickelt. Aufgrund der Störfallsituation werden empfindliche Nutzungen möglichst nicht an exponierter Stelle angeordnet und Spielräume für bauliche Massnahmen freigelassen.



Abbildung 6: Visualisierung Team 1

3.2.2 WÜRDIGUNG

Die städtebauliche Setzung zeigt in ihrer finalen Fassung eine stimmige Höhen- und Tiefenentwicklung mit einem langen Innenhof. Die Integration der historischen Gebäude in die Hofraumfigur ist sehr gut gelöst und setzt die Gebäude in Wert. Aus Sicht des Denkmalschutzes ist ein sehr sorgfältiger Umgang mit den relevanten Themen (Berücksichtigung Achse, paralleles Bauen an die Bahn) erkennbar. Auch die Massstäblichkeit der Neubauten ist gut gewählt. Sie wirken im Verhältnis zu den historischen Gebäuden angemessen und «erdrücken» diese nicht. Die gewählte Ringbebauung bietet überdies weitere grosse Vorteile: Sie ergibt einen geschützten Innenraum, nutzt die Einmaligkeit der Situation, stiftet Prägnanz und Identifikation und bietet ein grosses Potenzial für eine architektonische und nutzungsmässige Vielfalt. Die Typologie kann mit nur wenigen städtebaulichen Regeln baulich kontrolliert und erhalten werden. Der Bau unterschiedlicher Teile der Hofraumfigur könnte von mehreren verschiedenen Architekten realisiert werden. Dies erhöht die architektonische Vielfalt und begünstigt abwechslungsreiche Nutzungsformen.

Durch die rhythmisierte Tiefenentwicklung einzelner Gebäude wird der längliche Innenhof gut strukturiert. Dieser bietet die Möglichkeit zur Ausgestaltung eines zentralen freien Aussenraums mit hoher Qualität. Die Entwicklung und Bepflanzung des grossen Aussenraums wird jedoch als grosse Herausforderung gesehen, besonders bei einer Realisierung durch verschiedene Bauträger und mit entsprechender Etappierung. Das vorgeschlagene Aussenraum- und Bepflanzungskonzept ist passend, qualitativ hochstehend und robust. Die gewählten invasiven Arten sind jedoch kritisch zu überprüfen. Der Verzicht auf eine durchgehende Unterkellerung ist eine wesentliche Qualität des Ansatzes. Sie ermöglicht die Pflanzung von tiefwurzelnden Bäumen, was atmosphärisch und stadtklimatisch grosse Vorteile bringt.

Die vorgesehene Nutzungsverteilung über die gesamte Hofraumfigur wird als herausfordernd in der Umsetzung gesehen. Durch die Mischung können Konflikte zwischen den einzelnen Nutzungen entstehen. Zudem ist in Basel die politische Akzeptanz für eine durchgängige Mischnutzung als gering einzustufen. Die auf dem Areal platzierten Nutzungen sind, soweit gegenseitige Störungen zu erwarten sind, möglichst getrennt anzuordnen (von West nach Ost: Wohnen, Büro/Gewerbe, Logistik). Neben der räumlichen Anordnung wird die Anzahl und Anordnung einzelner Nutzungen und Flächen kritisch beurteilt: Die vorgeschlagenen Erdgeschossflächen für Retail und Gewerbe sind zu umfangreich konzipiert – in Basel werden solche Flächen kaum in dieser Menge nachgefragt. Daneben sind der Wohnungsmix und die gewählten Wohnungstypologien noch zu unausgewogen und pro Wohnung wird zu viel Erschliessungsfläche benötigt. Ferner erscheint die geplante Integration des UAG-Gebäudes in die Hofraumfigur aus Sicht der City-Logistik-Nutzung sehr herausfordernd. Die Anordnung der Logistik auf zwei Ebenen im räumlich reduzierten UAG-Gebäude ist aus Betreibersicht ineffizient. Ebenso ist die geplante einseitige Zugänglichkeit des UAG-Gebäudes nicht ausreichend. Die Verflechtung der City-Logistik mit anderen (lärmpflichtigen) Nutzungen wie zum Beispiel Wohnen kann zu Nutzungskonflikten führen.

Die geplante Erschliessung schafft eine gute räumliche und funktionale Trennung der einzelnen Verkehrsmittel und bietet damit beste Voraussetzungen für geringe Konflikte. Die bestehende gute Anbindung an den MIV wird weiter genutzt, wobei im Areal selbst keine Durchfahrt für Autos erlaubt ist. Der SNV ist räumlich gut vom Rest des Areals getrennt. Die Funktionstauglichkeit einer Anbindung über den geplanten Kreislauf in der St. Jakobs-Strasse scheint gegeben, ist aber zu verifizieren. Die Verkehrsanbindung der City-Logistik über den Kreislauf in der St. Jakobs-Strasse führt aber möglicherweise zu weiteren Immissionen. Die Erschliessung mit dem ÖV wird gemäss dem Vorschlag deutlich verbessert. Es wären aber grössere Investitionen nötig (neue S-Bahn-Station, neue Buslinie). Die geplanten Durchgänge nach Norden zur Anbindung an die Tram-/S-Bahnstation sind richtig platziert.

Aus Lärmsicht zeigt sich, dass einzelne vorgeschlagene Wohnungsgrundrisse kaum umsetzbar sind. Bei den höchsten Gebäuden sind im obersten Geschoss ausserdem Überschreitungen des Planungswerts durch den Eisenbahnlärm festzustellen. Neben den äusseren Lärmeinwirkungen sind Lärmkonflikte im Hof durch die geplante Nutzungsmischung möglich (Eigenlärm). Die Nutzungen sind sorgfältig aufeinander abzustimmen. Ausserdem ist bei einer Mischnutzung zu berücksichtigen, dass mit der Umzonung des Areals zu einer Mischzone von einer Änderung der Lärmempfindlichkeitsstufe von Empfindlichkeitsstufe IV (ES IV) auf ES III auszugehen ist. Dies könnte im Osten des Areals den Druck auf die Entwicklung des benachbarten Containerverlades erhöhen und erfordert ebenfalls eine sorgfältige Abstimmung der Nutzungen. Aus Störfallsicht bietet der städtebauliche Entwurf gute Voraussetzungen für Aufenthaltsorte im Freien im Innern der Hofraumfigur. Auch Fluchtwege können gut integriert werden. Kritischer ist die Anordnung einzelner empfindlicher Nutzungen (z.B. Kindergarten) im südseitigen Erdgeschoss.



Plan als Dachansicht, Mst. 1:1000



Längsschnitt A-A, Mst. 1:1000



Plattenbelag mit unterschiedlich weit geöffneten Fugen als durchgehender Belag im ganzen Hof



Dichte Fugen (Fahrbahnen) entlang der Häuser / offene Fugen (grüne Felder) im Inneren. Referenz: Passeig de St-Joan Boulevard by Lola Doménech



In den offenen Fugen (Felder im Inneren) breitet sich Ruderalvegetation aus. Aktuell beheimatet das Areal Wolf rund 400 Pflanzen- und Tierarten (davon 80 Rote Liste-Arten), die hier ein Ersatzhabitat finden.



Die Infarsien werden mit Samen und Sprossen angereicherter Mutterboden aus umliegenden Bahnstandorten verfüllt. Daraus entwickeln sich sukzessive unterschiedlich hohe Heckenräume, die als Spiel- und Aufenthaltsorte angeeignet werden.



Elemente der ursprünglichen Bahnnutzung als 'Erinnerungsstücke' werden erhalten und integriert. Zwei Geleisestränge führen durch das Portal zum Kran. So können Wagons mit temporären Nutzungen (Kinderzirkus, Spielwagen, Bar) oder für die Werkstätten in den Hof fahren.



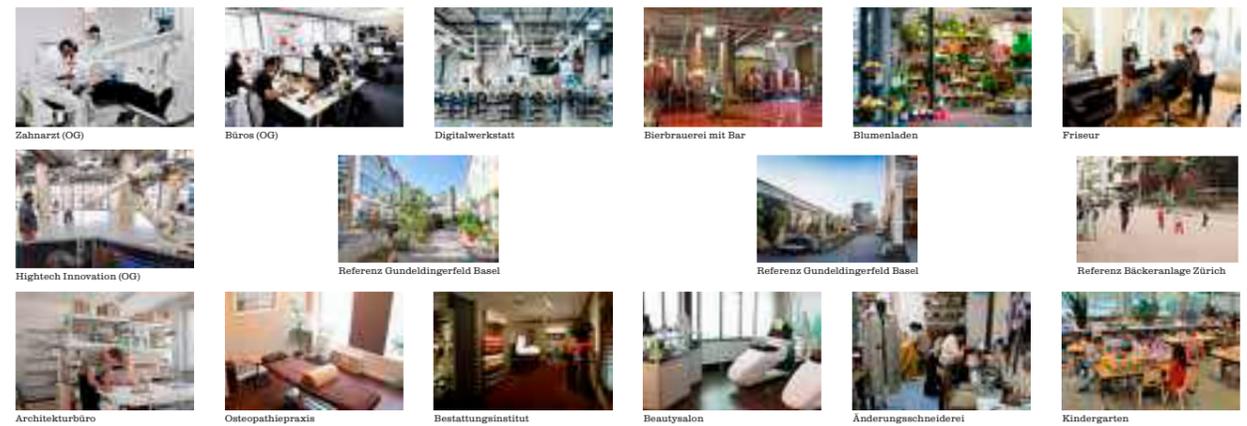
Wenige kraftvolle Baumarten (Robinia, Pawlonia, Catalpa) werden über den ganzen Hof verteilt. Diese reisenden Neophyten sind über die Transport- und Handelsroute Nordsee - Basel in die Schweiz eingeschleppt worden.



Grundriss Erdgeschoss mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:5000

Bereich Westende

Nicht publikumsorientierte Nutzungen
grosse Gebäudetiefen für produzierendes Gewerbe und Büros



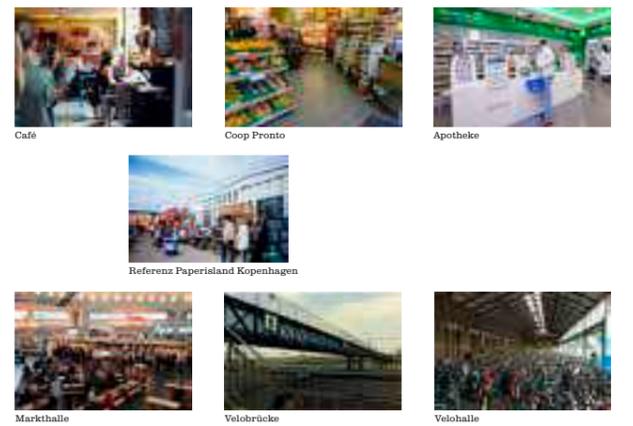
Bereich Westhof

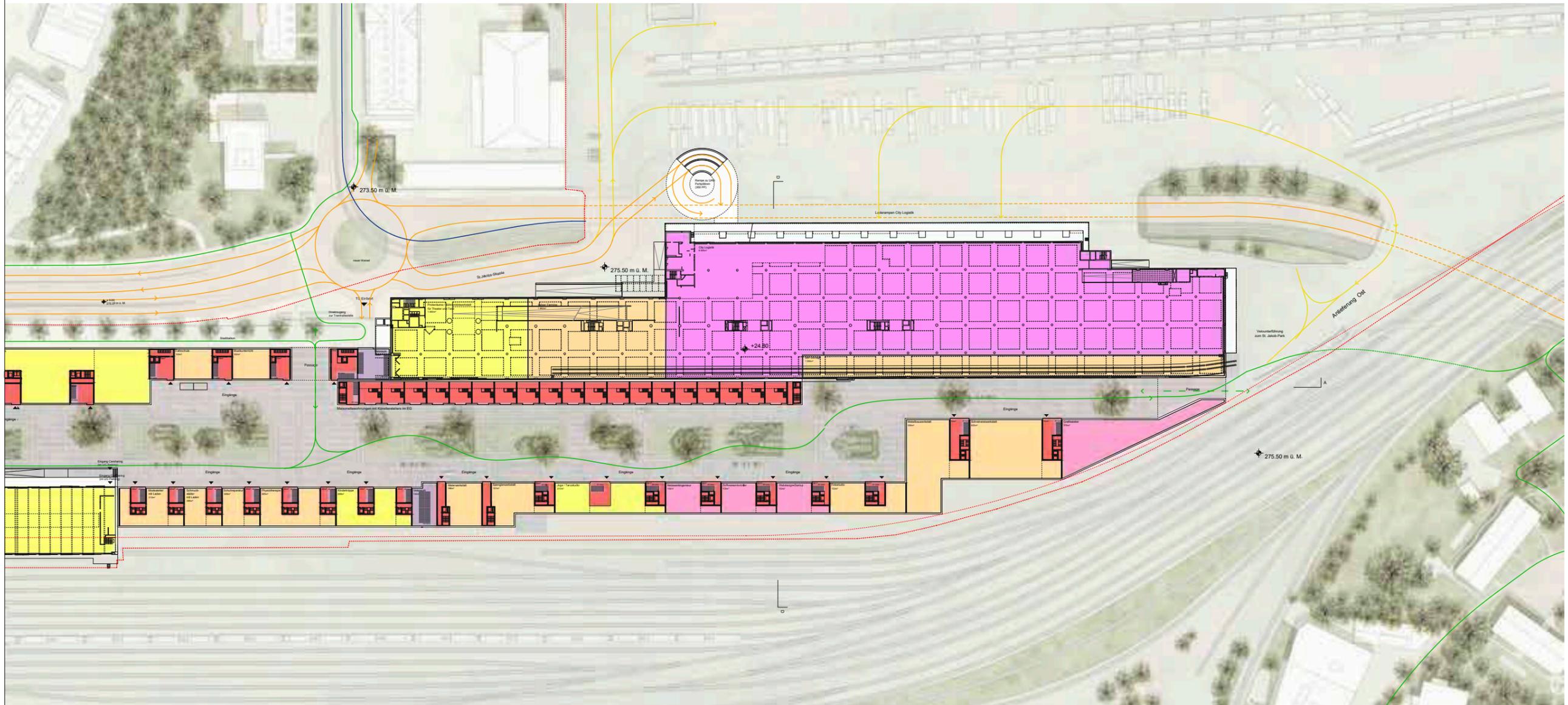
Teilweise publikumsorientierte Nutzungen
Stilles Gewerbe, quartierbezogene Dienstleistungen und Freizeit



Bereich Zentrum

Publikumsorientierte Nutzungen wie Gastro und Verkauf
Mobilitätshub, Umnutzung historische Gebäude

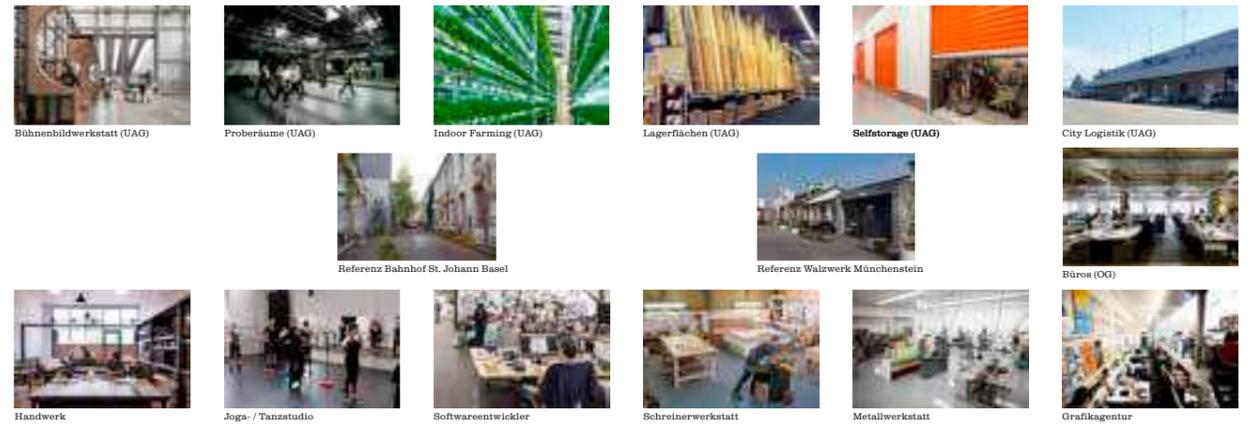




Bereich Osthof
Teilweise publikumsorientierte Nutzungen
Stilles Gewerbe, quartierbezogene Dienstleistungen und Freizeit



Bereich UAG
Citylogistik, Kultur, produzierendes Gewerbe, Lager in den bestehenden Hallen
Künstleratelier-Maisonetten und Selfstorage als Filter zum Hof



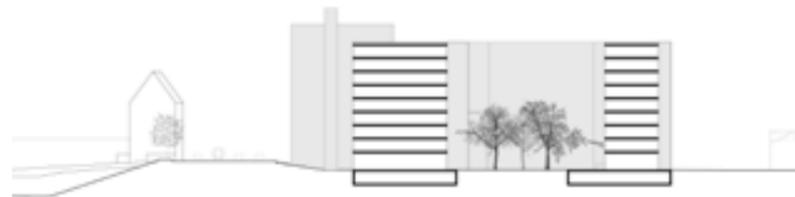
Bereich Westende
Nicht publikumsorientierte Nutzungen
grosse Gebäudetiefen für produzierendes Gewerbe und Büros



Vogelperspektive Richtung Osten



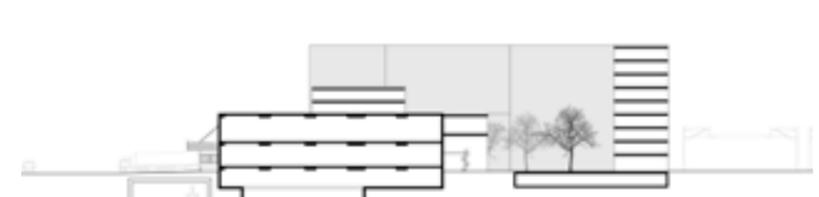
Blick durch den Hof nach Westen



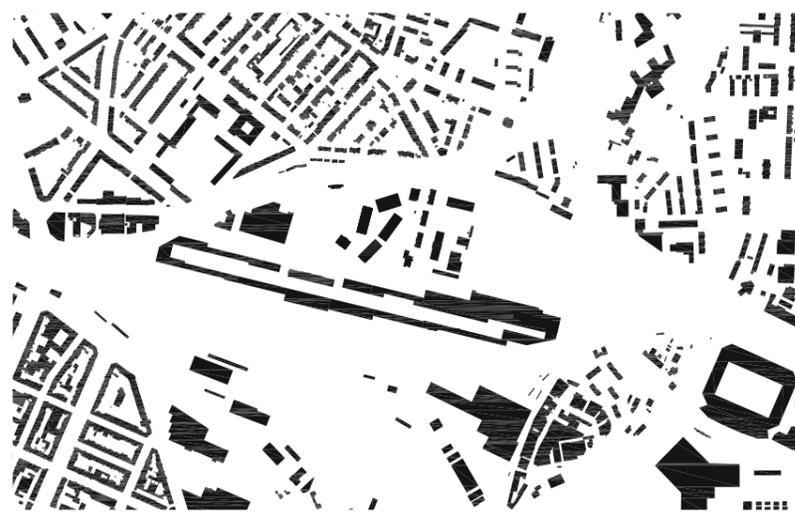
Schnitt B - B durch den Westhof, Mst. 1:500



Schnitt C - C durch die Bestandsgebäude im Zentrum, Mst. 1:500



Schnitt D - D durch das UAG mit vorgelagertem Künstleratelier, Mst. 1:500



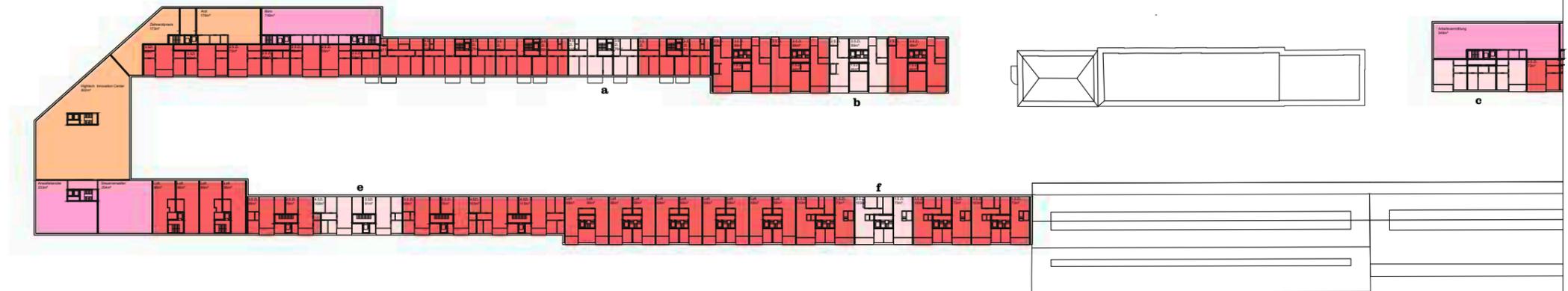
Schwarzplan Projektstand, Mst. 1:5000



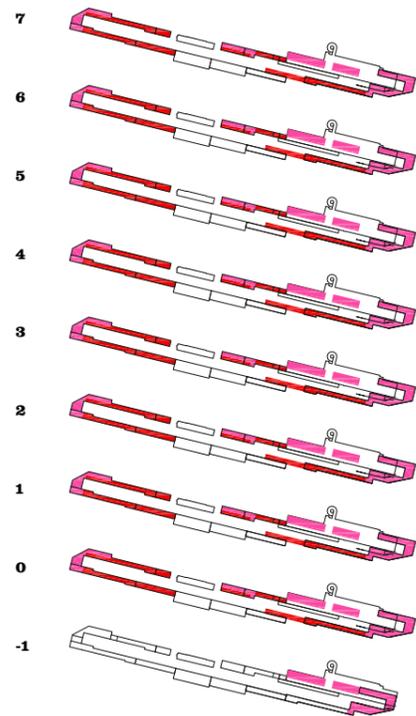
Schwarzplan Zukunftsszenario ganze Insel, Ms Mst. 1:5000



Neue Verkehrssituation, Mst. 1:5000



Grundriss Regelgeschoss Mst. 1:500

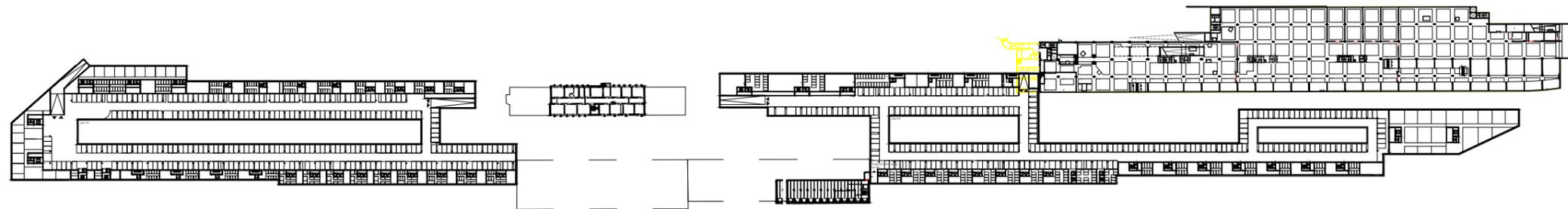
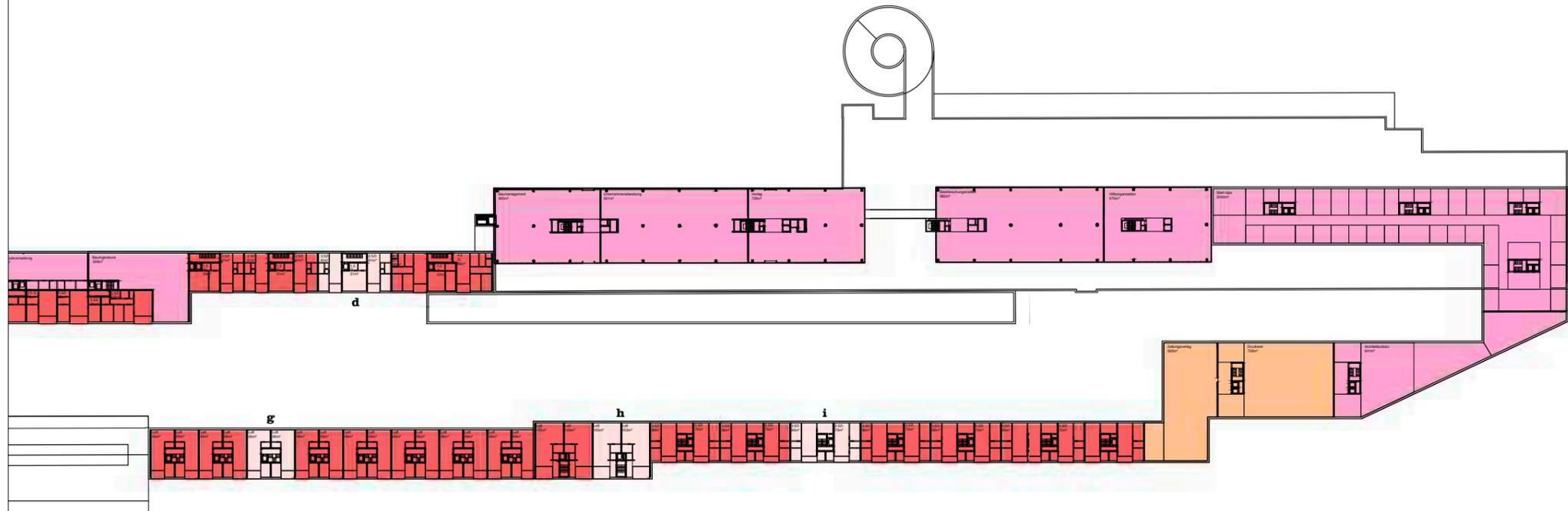


Schemata Nutzungsverteilung

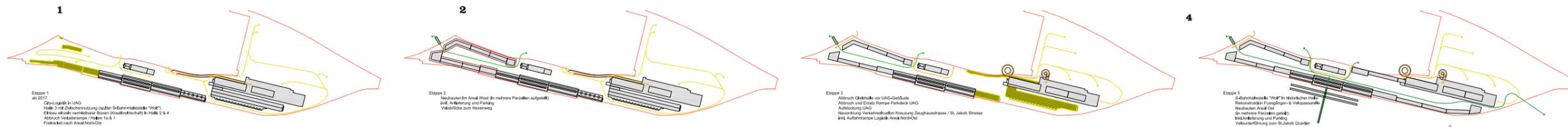
- Nutzungen:
- City Logistik
 - Büro / Dienstleistung
 - Wohnen
 - Gaströ / Verkauf
 - Gewerbe / Produktion
 - Öffentliche Nutzungen / Freizeit
 - Parkierung MIV
 - Parkierung VWL
 - Keller
 - Lager



- a** 2-Bänder nach Süden zum Hof orientiert
- b** 3-Bänder zwischen Hof und Strasse, Räume zur Strasse über Loggia gelüftet
- c** Hybridtyp 3-Bänder mit Wohnen zum Hof und Büros zur Strasse
- d** 3-Bänder, 2 Whg durchgesteckt zwischen Hof und Strasse (Festverglasung)
- e** 2-Bänder durchgesteckt zwischen Hof und Gleisfeld (Festverglasung)
- f** 2-Bänder durchgesteckt zwischen Hof und Gleisfeld (Festverglasung)
- g** 2-Bänder durchgesteckt zwischen Hof und Gleisfeld (Festverglasung)
- h** Lofttyp durchgesteckt zwischen Hof und Gleisfeld (Festverglasung)
- i** Lofttyp durchgesteckt zwischen Hof und Gleisfeld (Festverglasung)



Grundriss 1. Untergeschoss mit Tiefgarage Mst. 1:1000



Schemata Etappierung

3.3 TEAM 2

EM2N STUDIO VULKAN EWP CABANE

3.3.1 KONZEPTION

Das Planungsteam EM2N | Studio Vulkan | ewp | Cabane erarbeitete sein städtebauliches Konzept ausgehend von der historischen Prägung des Gebiets als Logistikstandort, von den bestehenden Erschliessungsachsen und der isolierten Lage des Gebiets sowie auf Basis der bestehenden linearen Freiraumstruktur und der umgebenden Grünflächen. Daraus wurden vier baulich, freiräumlich und atmosphärisch differenzierte Entwicklungsbereiche abgeleitet. Pro Bereich wurden spezifische Bebauungstypologien mit unterschiedlichen Freiräumen, Nutzungen, Erschliessungen und Berücksichtigungen der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen entwickelt.



Abbildung 7: Modell Team 2

Städtebau und Freiraum

Im Entwicklungsbereich «Wohnhof» ist eine nach Osten hin geöffnete Ringbebauung vorgesehen. Entlang der Strassen und Gleise werden schlanke, zusammenhängende Gebäudekörper gesetzt. Diese werden durch längliche, niedrige Gebäude in der Mitte der Bebauung ergänzt. Die heutigen historischen Hallen werden durch kontextualisierte Neubauten ersetzt. Der Freiraum spannt sich zwischen den Gebäuden als länglicher Hof auf und wird durch die innenliegenden Bauten unterbrochen und strukturiert. Im östlich anschliessenden Mittelteil des Areals («Platz») werden die historischen Hallen 3 und 4 und das Dienstgebäude erhalten und mit einem Hochhaus von rund 80 m Höhe ergänzt. Zwischen den Gebäuden entsteht ein parkartiger Freiraum mit einem Platz – von den Autoren als öffentlich genutztes Zentrum des Areals gedacht. Im «Gewerbehof» werden grosse, kompakte Gebäudekörper mit einer leichten Höhenstaffelung der einzelnen Gebäude und einer maximalen Gebäudehöhe von 30 m gesetzt. Der Bereich wird durch ein querstelltes Gebäude nach Osten abgeschlossen. Im «Gewerbehof» ist kein Erhalt der historischen Bausubstanz angedacht. Die Adressierung und Anlieferung erfolgt über einen innenliegenden Gewerbehof. Eine leichte Tiefenversetzung der einzelnen Gebäude schafft einen leicht gekrümmten Stadtraum. Das quergestellte Gebäude im Gewerbehof ermöglicht die Etablierung einer eigenständigen «Logistikscholle» ganz im Osten des Areals. Das UAG-Gebäude wird rückgebaut und durch einen flächigen und tiefen Logistikneubau ersetzt. Betreffend Etappierung ist das Gesamtkonzept sehr flexibel. Die einzelnen Baubereiche können unabhängig voneinander entwickelt werden. Zusätzlich wird die Option eines Erhalts des UAG-Gebäudes aufgezeigt.

Nutzungen

Im westlichen «Wohnhof» sind hauptsächlich Wohnnutzungen vorgesehen. Im Erdgeschoss sind entlang der St. Jakobs-Strasse beidseitig (zur Strasse und zum Hof hin) Gewerbe- und Retailflächen geplant. Der Punktbau am östlichen Ende des Wohnhofs ist als «Markthalle» konzipiert. Das Zentrum beinhaltet primär öffentliche Einrichtungen, Gewerbe, Gastronomie, Verkauf und teilweise Büronutzungen. Im Zentrum bestehen Anbindungen an die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen. Das Hochhaus umfasst Platz für Wohnnutzungen und für ein Gesundheitszentrum. Im Gewerbehof sind je zwei grössere Büro- und Dienstleistungsbauten sowie Gewerbebauten geplant. Die City-Logistik ist ganz im Osten separat angeordnet.

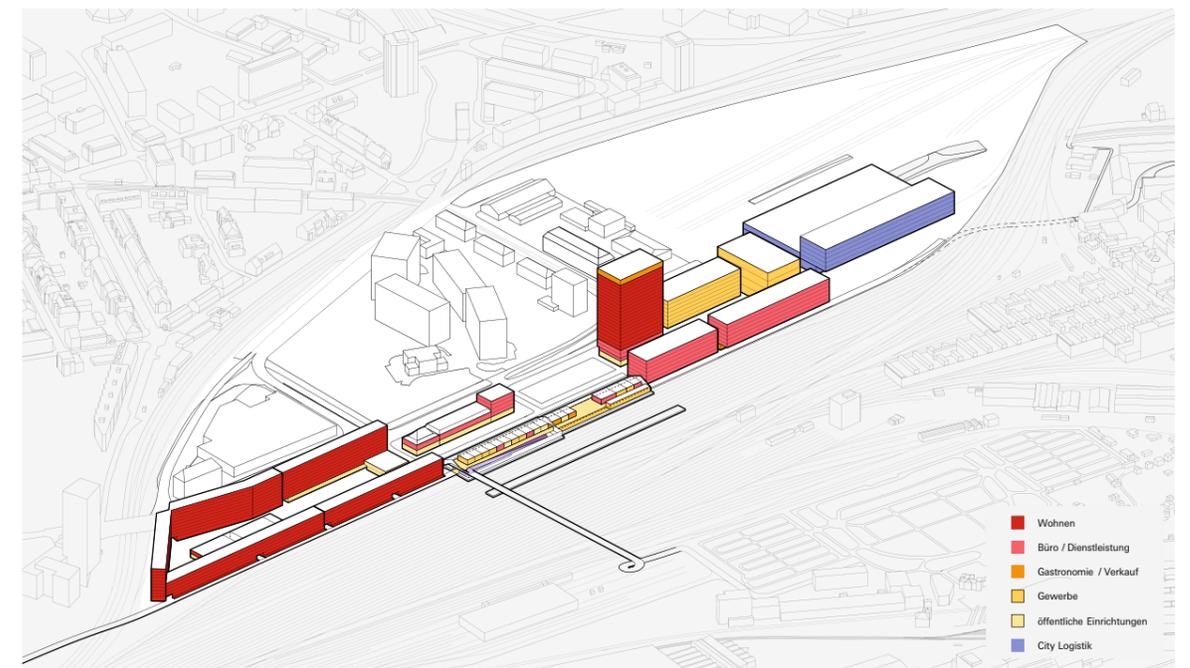


Abbildung 8: Situationsplan Team 2



Abbildung 9: Visualisierung Team 2

Verkehr/Erschliessung

Für die Erschliessung von zentraler Bedeutung sind der geplante «Velo-Highway» entlang des südlichen Arealrands und der «Mobilitätshub» um und in den historischen Gebäuden im Zentrum des Areals. Die Zufahrt für den MIV erfolgt westlich des Dienstgebäudes ab der St. Jakobs-Strasse. Über die Ein- und Ausfahrt wird der Wohnhof via Tiefgarageneinfahrt erschlossen. Daneben sind Durchfahrten nach Osten bis in den Gewerbehof hinein möglich. Die Erschliessung für den SNV ist räumlich von der übrigen Erschliessung des MIV getrennt. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt über eine neu erstellte Rampe in der Überdeckung der St. Jakobs-Strasse («Erschliessung aus der Linse»). Für den Veloverkehr werden ergänzend zum «Velo-Highway» Anbindungen nach Süden und Norden aufgezeigt. Der Fussverkehr bewegt sich im ganzen Areal, wobei der Wohnhof autofrei ist. Für den ÖV ist der Bau einer neuen S-Bahn-Station geplant. Die heutige Tramhaltestelle Zeughaus wird in die St. Jakobs-Strasse verlegt und es wird eine neue Buslinie entlang der St. Jakobs-Strasse installiert.

Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Die herausfordernden umweltrechtlichen Rahmenbedingungen betreffen vor allem die Wohnnutzungen im Wohnhof und im Hochhaus. Im Wohnhof wird mit der Lage, Höhe, Proportion und Stellung der Gebäudekörper sowie mit verschiedenen Wohnungstypologien darauf reagiert und auf diese Weise werden lärmgeschützte Teilbereiche geschaffen. Im Hochhaus sind es vor allem Grundrissüberlegungen, die das Wohnen ermöglichen sollen. Aus Störfallsicht wurde versucht, empfindliche Nutzungen möglichst nicht an exponierter Stelle anzuordnen und Spielräume für bauliche Massnahmen freizulassen.

3.3.2 WÜRDIGUNG

Das städtebauliche Konzept von EM2N | Studio Vulkan | ewp | Cabane ist von funktionaler Prägung. Es zeigt eine gut nachvollziehbare Verteilung der Neubauten und eine schlüssige Segmentierung des langen Raums in einzelne Entwicklungsbereiche. Gleichzeitig gelingt die Vermischung mit bestehenden Elementen, zum Beispiel einzelnen historischen Gebäuden oder mit dem bestehenden Grünraum auf der anderen Seite der St. Jakobs-Strasse. Im Wohnhof stellt sich die Frage, ob die mittigen Bauten wirklich nötig sind. Unklar ist auch, wo sich im Nebeneinander der verschiedenen Entwicklungsbereiche und Nutzungen das eigentliche Zentrum des Gesamtareals befindet. Im präsentierten Ansatz sind unterschiedliche Schwerpunkte erkennbar. Das Hochhaus im Gewerbehof wird aus städtebaulicher Sicht in Frage gestellt. Der gewählte Ansatz für den Gewerbehof ist generell herausfordernd. Es findet eine hohe monofunktionale Masskonzentration statt. Dies dürfte aus Nachfragesicht schwierig sein. Zudem wird dadurch das «historische Zentrum» des Areals als Schwerpunkt konkurrenziert. Sehr gut gelungen ist hingegen die räumliche und funktionale Trennung des Logistikhubs. Die Abtrennung dieses Bereichs bietet

die Möglichkeit, sich für einen Erhalt oder Neubau des heutigen UAG-Gebäudes losgelöst von der übrigen Arealentwicklung zu entscheiden. Insgesamt scheint das städtebauliche Konzept bestechend einfach und offenbart eine grosse Flexibilität hinsichtlich der Bebauungsmöglichkeiten und der Etappierung. Es ermöglicht die Schaffung von separaten Nutzungsbereichen und -identitäten, die unabhängig voneinander entwickelt werden und bestehen können. Fraglich ist hingegen die übergeordnete Identität des gesamten Areals. Aus Sicht Denkmalschutz sind die Anforderungen erfüllt. Das historische Potenzial kann aber noch stärker genutzt werden, beispielsweise indem die historische Ost-West-Achse klarer interpretiert und der Anbau an das Dienstgebäude weggelassen wird.

Auch die Konzeption des Freiraums wirkt insgesamt überzeugend. Die Anordnung von Nutzungen, Bauten und Freiräumen steht in einem guten Verhältnis. Insgesamt sind aber noch zu wenig Grünflächen vorgesehen. Im Wohnhof sind die Zwischengebäude zu überprüfen. Zudem sind die nord- und südseitigen Bauten zu hoch für einen attraktiven Freiraum. Im Zentrum des Areals ist die Bezeichnung «Platz» unpassend. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums handelt es sich eher um einen Park mit Bäumen.

Die klar zonierte Nutzungsverteilung auf dem Areal wird begrüsst. Dadurch entstehen weniger Nutzungskonflikte und sie ist politisch besser umsetzbar. Der Wohnanteil im Wohnhof scheint passend. Zusammen mit stillen und quartierdienlichen Erdgeschossnutzungen wie Kindertagesstätten oder Einkaufsmöglichkeiten entsteht ein gemischtes Wohnquartier. Die Zentrumsnutzungen sind in der Mitte des Areals richtig platziert und ausreichend dimensioniert. Im Gewerbehof können grosse, zusammenhängende Büroflächen realisiert werden und es werden flexible Flächen für Gewerbenutzungen geschaffen. Im Osten zeigt das Konzept eine funktionsfähige City-Logistik mit separater Erschliessung. Die heute bestehenden Logistiktutzungen werden damit nicht vertrieben oder reduziert, sondern räumlich und funktional optimiert und entflechtet.

Die vorgeschlagene Erschliessung wird für alle Verkehrsmittel positiv bewertet. Besonderen Anklang findet der geplante «Velo-Highway». Dieser ist attraktiv für Nutzer und bringt eine klare Verbesserung für die Ost-West-Beziehung sowie einen guten Anschluss an die geplante Passerelle über die Gleise nach Süden. Die Ausrichtung des Zentrums als Drehscheibe für den Verkehr ist gut gewählt und stärkt das Zentrum des Areals. Die vorgeschlagene Verschiebung der Tramhaltestelle in die St. Jakobs-Strasse scheint nicht zwingend. Die Verbindung zur geplanten S-Bahn-Station erfolgt bereits über den zentralen Platz. Der Mobilitätshub könnte durch eine Verschiebung der Fernbusse an den Platz noch gestärkt werden.

In Bezug auf die umweltrechtlichen Vorgaben liefert die vorgeschlagene Wohngebäudetypologie im «Wohnhof» eine gute Antwort auf die angenommenen Lärmemissionen. Die Typologie ist zudem in der Lage, mittels Erhöhungen der südlichen Wohnzeile auf sich ändernde Lärmimmissionen zu reagieren. Die Wohnungen im Hochhaus in den oberen Geschossen gegen Süden sind hingegen nicht umsetzbar. Das Thema Eigenlärm der Nutzungen ist dank der klaren Zonierung unproblematisch. Aus Sicht des Störfalls wurden sensitive Nutzungen generell nicht an exponierten Stellen angeordnet. Der vorgeschlagene Velo-Highway entlang der Südkante des Areals ist aus Störfallsicht jedoch sehr exponiert und kritisch zu prüfen.

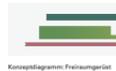
Städtebau & Bebauung



THESEN

- 1. FLEXIBILITÄT DER ENTWICKLUNG!**
Das städtebauliche Gerüst sichert die Qualität der Elemente, die den Raum weitem prägen und ermöglicht es zur selben Zeit und unter der einflussreichen zeitlichen und programmatischen Entwicklung unabhängig voneinander zu lässeln.
- 2. VIelfALT DER STADT!**
Der 'Wolf' als Insel im Stadtgefüge setzt sich aus unterschiedlich besetzten Schichten zusammen. Dies erlaubt es über längere Zeiträume hinweg zu entwickeln räumlich, thematisch und atmosphärisch vier Schichten, die so das lebendige und vielfältige Bild der Stadt weiterschreiben.
- 3. FREIRAUM ALS RÜCKGRAT!**
Ein kräftiges (öffentliches), durchgängiges Freiraumkonzept sichert mit seinen verschiedenen Übergängen, Brücken, Baumreihen, Wege und überlebenswichtigen Elementen (Hof, Park, Garten) die tatsächliche Einbindung in die Nachbarschaft und die aussergewöhnlichen Qualitäten der Schollen.
- 4. KRITISCHE MASSE!**
Eine solche Flächenreserve an so zentraler und hocherschlossener Lage im Stadtgebiet muss im Kontext der heutigen Zeit und unter der einflussreichen Parameter Lärm/Störfall so dicht wie möglich bebaut werden. Erst eine kritische Masse an Bewohnern, Arbeitnehmern und Pendlern (Verkehrshub) wird ein lebendiges Quartier innerhalb der Insel ermöglichen.

ERLÄUTERUNGEN



Konzeptdiagramm Freiraumgerüst

STÄDTBAU
Industrialisierung, Verkehrsinfrastrukturen und Logistikforderungen der Stadt und Region Basel haben das Gebiet 'Wolf' in seiner heutigen Gestalt und Fassung geprägt. Das Gebiet 'Wolf' ist vom Stadtkörper durch Grünkorridor, Autobahn und Unterführungen abgetrennt und ist nur punktuell mittels städtischer Strassen angebunden. Dies wiederum gliedert das Gebiet in Nutzungsschichten, welche von unterschiedlichen Strukturen bebaut sind. Die Heterogenität der Nutzung führt zu differenzierten, schichtenbezogenen Atmosphären und zu einer charaktervollen Vielfalt im Nebeneinander. Auf den nicht in den Planungsumfang einbezogenen Nachbarschichten sind zukünftige weitere Entwicklungspotenziale offenhaltend.

BEBAUUNG (siehe BLATT 6, REGELWERK)
Der Areal zueinander durch den auf die Nutzung für Gütermaschinen zurückzuführenden langgezogenen und linearen Freiraum aus. Die bestehenden Gebäude sind auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnitten, aneinandergelehnt und weisen eine hohe Qualität auf und entwickeln daraus ein Neben- und Miteinander von vier bis zu mehreren, freistehend und atmosphärisch differenzierten Schichten. Den Schollen werden aus der städtebaulichen Setzung abgeleitete Bauweisen und Freiraumbeschreibungen, die das Rückgrat der Freiraumstruktur bilden.

Für den Teilbereich A 'Wohnen' sind aufgrund der Lärmemissionen entlang der Strasse und der Logistikanforderungen vorgesehene, die möglichen Wohntypologien an dieser Stelle ermöglichen. Die Höhenstaffelung erlaubt Weitsicht und eine gute Besonnung des innenliegenden Freiraums, welcher sich dank der Durchdringung im Erdgeschoss nach aussen vernetzt. So erfolgt die Adressierung der Gebäude einerseits stadtspezifisch von der Strasse her und andererseits vom innenliegenden, öffentlich zugänglichen Freiraum. In Wettbewerbsverfahren können weitere Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden.

Der Teilbereich B 'Zentrum' ist geprägt vom Erhalt bestehender Güterschuppen, dem Verwaltungsbau und flankierenden Neubauten, wie Hochhaus, Aufstockung und Anbauten. Er übernimmt mit Busbahnhof, S-Bahnhof, weitere Zentrumsfunktionen wie z.B. Gesundheitszentrum, Einkaufsmöglichkeiten und Zwischennutzungen. Zusammen mit dem parkartigen Freiraum entsteht ein ortspredominantes Zentrum für die Entwicklung des Areals und seiner Umgebung. Eine optimale Anbindung an die nördlich liegenden Nachbarschichten ist durch den Güterbahnhof, Glasbrücken und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, S-Bahnhof und die Anbindung Veloroute ist dabei von entscheidender Bedeutung für die erfolgreiche Arealentwicklung.

Der Teilbereich C 'Gewerbehof' ermöglicht eine flexibel auf Marktbedürfnisse abgestimmte Entwicklung mit grossen, kompakten Gebäudekörpern für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung und ggf. partiellem Wohnen in den obersten Geschossen. Adressierung und Anbindung erfolgt von einem zentralen innenliegenden Gewerbehof. Eine Staffelung entlang der leicht gekrümmten Strassenführung prägt den Stadtraum. Der Teilbereich ist vom Teilbereich B 'Zentrum' her zugänglich, jedoch verkehrstechnisch an den benachbarten Teilbereich D 'Logistik' angebunden. Verschiedene Szenarien ermöglichen sowohl Zwischennutzung als auch eine Fortführung/Umnutzung des Bestands oder Neubauten. Eine leichte Höhenstaffelung der einzelnen Gebäude bei einer maximalen Gebäudehöhe von 30 m führt zu einer moderat modulierten Silhouette. In Wettbewerbsverfahren können weitere Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden.

Der Teilbereich D 'Logistikcluster' ermöglicht die Erstellung einer den vorliegenden Vorgaben entsprechenden Logistiknutzung. Ergänzend sind dazugehörige oder durch Drittparteien nutzbare Dienstleistungsfunktionen oder aber ein durchgehend vertikal organisiertes Logistikcenter denkbar. Die klare Setzung des neuen Gebäudekörpers über dem bestehenden Strassen- und S-Bahnhof ist die verkehrstechnisch geforderten allseitigen Erschliessungs- und Warenflüsse. Der langgezogene schwebende Kopfbau ist als Adresse klar lesbar. Alternativ könnte nach vertiefter Prüfung des UAG-Gebietes die gesamte Kennzeichnung des 'Logistikclusters' dort untergebracht werden.

ETAPPIERUNG (siehe BLATT 6)
Grundsätzlich ist die Entwicklung des Areal 'Wolf' flexibel denkbar. Das Freiwerden einiger Gebäude ermöglicht sowohl Zwischennutzungen, als auch die Ergänzung bestehender Strukturen. Zwischenzustände erlauben sich grundsätzlich als DNA solcher heterogenen Standorte.

Freiraum & Landschaft



DIE SCHATZKARTE



Das Areal hat zwei Küsten. Diese werden zu Ökokorridoren, die das Areal an wichtige Grünflächen des Umfelds anschliessen. Insbesondere die Nordküste wird, im Zusammenhang mit dem Wald, zu einem wichtigen Hort der Artenvielfalt. Die Südküste bietet einen Fuss- und Veloweg mit Blick auf das Gleisfeld sowie erhöhte Terrassen mit Sitzmöglichkeiten an. Eine Ökologische Aufwertung findet entlang des Weges statt und bildet im Zusammenhang mit der Nordküste einen grünen Rahmen um die Insel.

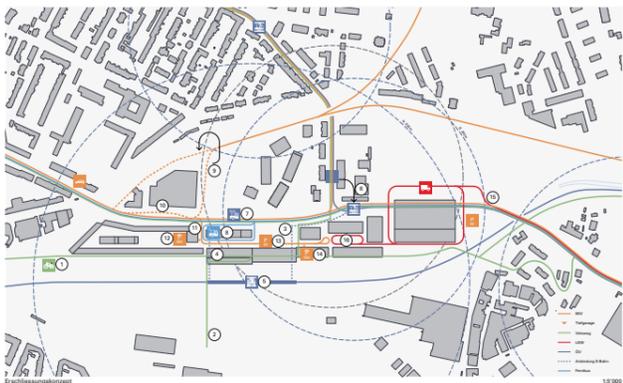
Das Gerüst
Das Areal besteht aus fünf Elementen: Stadtstrasse, Quartierweg mit Höfen, Platz, Park und Veloweg. Die Stadtstrasse, gesäumt mit einer Reihe Rotischen, funktioniert als Eingang und Haupterschliessung zugleich. Der Quartierweg formt eine durchgehende Fussgängerzone auf Betonbelag und einer rhythmisierten Reihe Säulenhallen begleitet. Der Weg ist in drei Bereiche unterteilt: Wohnhof, Bahnhof und Gewerbehof. Der grüne Wohnhof im Westen enthält Ruderal- und Wiesenflächen, die Zitate des bestehenden Krans und der Gleise, Sitz- und Grillplätze sowie eine feinschraffierte Durchwegung. Die Fussgängerzone des Bereichs erlaubt MVZ-Fahrten. Die Vorzonen der Bauten sind hier private Terrassen. Der Bahnhof als Knotenpunkt für die ganze Insel und bringt Fahrgäste der S-Bahn und des Fernverkehrs aber auch Velofahrer und Fussgänger miteinander in Kontakt. Der Gewerbehof bietet aufgrund des Hartbelags eine gute Zufahrt für LKWs und Lieferwagen und ermöglicht eine reibungslose Anlieferung in den flexibel nutzbaren Vorzonen. Der Platz als gleichmässiger Teppich adressiert das Hochhaus und den Fernbusbahnhof. Darauf liegt ein 'Grünes Kissen', das zu längerem Aufenthalt einlädt. Der Platz wird durch die Sitzmöglichkeiten, der freien Bestuhlung, einem Brunnen und den Velostellplätzen zum lebendigen Zentrum des Quartiers. Der Park umfasst diverse Waldfragmente sowie das Umfeld der Villa. Das Potential der zusammenhängenden Flächen muss im weiteren Verlauf auf deren Nachbarschaft hin untersucht werden.

Die Anbindung der Insel
Das 'Wolf' Areal und die Insel als Gesamtes weisen einige wichtige Merkmale und Landschaftsqualitäten auf, die wir schätzen. Diese werden als prägende Elemente für die sich wandelnde Identität des 'Wolf' Areals genutzt. **Gleise und Krane:** Sie erzählen die Geschichte des Areals. **Brücke:** Die Autobahnbrücke bietet einen überdachten Raum für lärmige und belastende Aktivitäten für Jugendliche und kann z.B. als Skate Rampe, Spielplatz, Kletterwand oder Musikprobenraum genutzt werden. **Öko-Korridor:** Die nördliche Böschung ist Rückgrat und verbindendes Element zugleich und hat eine wichtige ökologische Funktion. **Wald:** Er ist das grüne Herz der Insel. **Gleise mit Weitblick:** Als Hauptattraktion des Areals ermöglichen sie einen Blick auf den regen Zugverkehr. Das Bild der Gleise ist somit stets im Wandel. Dahinter erstrecken sich zudem Berge sowie die Quartiere der Stadt.

Die zwei Küsten - Nord & Süd
Der neue südliche 'Velo-Highway' mit den dazu gehörenden Brücken und vielfältigen neuen ÖV-Verbindungen zum Bahnhof Basel SBB, verweist die Insel mit der Stadt. Dadurch entsteht ein schneller Zugang zum umliegenden Freiraum und zu den Stadtteilen wie der St. Jakob-Park, der Friedhof Wolfgart, der Dreispitz, den Merian Gärten, und die Reitsportanlage Schärli. Diese zeitgemässe und moderne Infrastruktur ist in Kombination mit den klar differenzierten Freiräumen die Grundlage des Lebens und Arbeitens im urbanen Umfeld.

Die Flows
Anwohner, Angestellte und Pendler haben unterschiedliche Bewegungsansätze. Diese Bewegungsströme und 'lines of desire' der Menschen bleiben das gesamte 'Wolf' Areal. Dort wo sich die Ströme treffen entstehen wesentliche Freiräume, Plätze, Parks, Sitzmöglichkeiten und Belagwechsel sind so eingetippt und komponiert, dass Bewegungsströme erfasst werden, was zu einer Entfaltung sozialer Interaktionen führt.

Erschliessung & Mobilität



FUSS- UND VELOVERKEHR

Die wichtigste Bestandteile im Projekt für den Fuss- und Veloverkehr ist der neue Velo-Highway, der entlang des Gleisfelds verläuft. Mit dieser neuen Verbindung wird die bestehende Route vom Bahnhof Basel SBB, die entlang des Peter Merian-Wegs verläuft, verlängert und direkt an das Gebiet rund um das St. Jakob Stadion angebunden. Am westlichen Arealende bildet eine neue Veloroute den Auftakt der neuen Verbindung und am östlichen Arealende wird der Fuss- und Veloverkehr mit einer Unterführung auf die südliche Seite des Gleisfelds geführt. In der Mitte der neuen Veloroute bildet die nördliche und die südliche Seite des Gleisfelds. So entsteht eine direkte Fuss- und Veloverkehrsverbinding von der Zughausstrasse zur Münchensteinterrasse (Nord-Süd) entlang des Weges statt und bildet im Zusammenhang mit der heutigen Veloroute bestehen, wobei der Veloverkehr mit Velostreifen auf der Fahrbahn geführt wird. Die Ausnahme davon bildet der separate Fuss-Veloweg entlang der nördlichen Strassenlinie, der für den Veloverkehr in Fahrtrichtung West/Stadtzentrum besteht bleibt.

Öffentlicher Verkehr
Die neue S-Bahn-Station Wolf wird in der Mitte des Areals angeordnet. Das Mittelerbe wird im Gleisfeld positioniert, wobei die exakte Lage unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bahngäste, des Bedarfs an Rangierflächen und der Lage der S-Bahn-Gleise im weiteren Verlauf der Planung detaillierter zu klären ist.

Um die neue S-Bahn-Station optimal an das Tramnetz anzubinden, wird die Tramhaltestelle Zeughaus näher zum Areal verschoben. So wird die Gehdistanz von der S-Bahn-Station zur Tramhaltestelle verkürzt. Nebst der Verkürzung der Gehdistanz entfällt dadurch auch die Querung der St. Jakob- und Zeughausstrasse. Hinzu kommt, dass mit einer Verschiebung der Tramhaltestelle Zeughaus die Verteilung der Einzugsgebiete (Tram 300) verbessert wird und so die Erschliessungsqualität im Gebiet 'Wolf' weiter steigt.

Die fünf Haltestellen für Fernbusse werden auf der nördlichen Seite des Dienstgebäude (Gebäude 4) angeordnet. Auf der St. Jakob-Strasse wird eine Fahrbahnhaltestelle (beide Richtungen) eingerichtet. Da im entsprechenden Abschnitt der St. Jakob-Strasse mit geringen Verkehrsmengen zu rechnen ist, besteht aus heutiger Sicht keine Gefahr eines Rückbaus in die Lichtsignalanlage beim Anreagungs. Im weiteren Verlauf der Planung soll geklärt werden, mit welcher städtischen Buslinie das 'Wolf' Areal an das Busnetz angebunden wird (Bus-Angebotskonzept). Auch ist zu klären, ob die Anbindung des Hubs an den Brunnen und den Velostellplätzen zum lebendigen Zentrum des Quartiers. Der Park umfasst diverse Waldfragmente sowie das Umfeld der Villa. Das Potential der zusammenhängenden Flächen muss im weiteren Verlauf auf deren Nachbarschaft hin untersucht werden.

ST. JAKOB-STRASSE / AREALZUFAHRT
Die heutige Unterführung unter der St. Jakob-Strasse, die dem Durchgangsverkehr als direkte Verbindung dient, wird in der bestehenden Form belassen. So kann die Arealzufahrt vom Durchgangsverkehr freigehalten werden und die Lärmbelastung in der Arealstrasse nicht weiter ansteigen. Die Arealzufahrt für den motorisierten Individualverkehr befindet sich westlich des Dienstgebäude. Die Zufahrt für den Busverkehr hingegen östlich des Dienstgebäude. Für die Arealzufahrt werden zwei Varianten unterteilt: Variante 1 beinhaltet die Verlegung der Autobahnzufahrt nordwestlich an das Bahnterrasse. Variante 2 geht davon aus, dass die Autobahnzufahrt in der heutigen Form bestehen bleibt. Als Grundlage für den Studienauftrag liegen grobe Verkehrsmengen (DTV-Querschnitte) vor. Zusätzlich wird im vorliegenden Text unter dem Titel 'Abschätzung der Verkehrsleistungen' eruiert, mit wieviel zusätzlichem Verkehr vom 'Wolf' Areal gerechnet werden muss. Anhand dieser Grundlagen kann die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage vor der Arealzufahrt für beide Varianten grob abgeschätzt werden.

PARKIERUNG MIV
Die Berechnung der Abstellplätze für Personenkraftwagen basiert auf den Geschossflächenangaben aus dem Nutzungskonzept (siehe Nutzungskonzept). Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze wird folgende Annahmen ausgegangen:
- Für Wohn- und Büroräumlichkeiten: 1:199/200 m² (GF Vorgabe Studienauftrag)
- Für Gewerbe: 1:194/200 m² (Geschossfläche PIV 4, Basel-Stadt)
- Für öffentliche Einrichtungen: 1:195/200 m² (für Angestellte)
- Für den Gewerbebau City Logistik: 1:194/200 m² (für Angestellte)

Nachfolgend ist das Ergebnis der Parkplatzberechnung festgehalten. Die Tiefgaragenzufahrten sind im Verkehrsanlage (oben) dargestellt. Die Anlage ist UVP-pflichtig.
- Tiefgarage für Wohninsel: 260 Parkfelder
- Tiefgarage für Bahnhofsgebäude und Gewerbehof: 300 Parkfelder
- Parkfelder für Gewerbebau City Logistik: 50 Parkfelder

Die Tiefgarage der Wohninsel kann mit der Etappierung von Westen nach Osten erweitert werden. Die Zufahrt muss dafür bei der zweiten Etappe verschoben werden. Die Tiefgarage des Gewerbebaus wird ebenfalls von Osten nach Westen erweitert. Die Zufahrt bleibt bestehen.

PARKIERUNG VELO
Gemäss Programm sollen 4 Velostellplätze pro 100 m² Geschossfläche erstellt werden. Bei einem Total von rund 190'000 m² Geschossfläche entspricht dies 7'200 Velostellplätzen. Wir empfehlen die Anordnung von 30% der Abstellplätze im Aussenraum vor den Gebäudezugängen und 70% im Veloräumen.

MOBILITÄTSKONZEPT
Mit einem PP pro 200 m² Geschossfläche für Wohn- und Gewerbenutzungen wird die übliche Anzahl von zu realisierenden Abstellplätzen bereits unterschätzt. Aufgrund der hervorragenden Anbindungen an den Fuss- und Veloverkehr sowie an den öffentlichen Verkehr empfehlen wir die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel einer 'autarken Siedlung'. So kann die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze weiter reduziert werden.

ABSCHÄTZUNG DES VERKEHRSLEISTUNGSUMFANGS
Arealzufahrt westlich Dienstgebäude:
- 880 (Abstellplätze) x 3 (Fahrten pro Abstellplatz) = 1'740 Fahrten/Tag (Anzahl der Fahrzeuge, die durchfahren)
- 1'740 Fahrten x 1'500 (Fahrer pro Fahrzeug) = 2'610 Fahrer/Tag
- Gemäss Programm ist mit 1'500 Fahrten/Tag für den Mobilitätsstuh zu rechnen
- 1'740 Fahrten (Abstellplätze) + 1'500 Fahrten (Mobilitätsstuh) = 3'240 Fahrten pro Tag
- Daraus ergeben sich rund 400 Fahrer in der Spitzenstunde am Arealzugang westlich des Dienstgebäude

Abschätzung Verkehrsleistungsmassensinnenschliessung:
- 50 (Abstellplätze) x 3 (Fahrten pro Abstellplatz) = 150 Fahrten/Tag
- Gemäss Programm ist mit rund 500 KW Fahrer/Tag zu rechnen, was rund 1'000 PV-Fahrten entspricht
- 1'000 Fahrten (PV der Logistik) + 150 Fahrten (Abstellplätze der Angestellten) = 1'150 Fahrten pro Tag
- Daraus ergeben sich rund 150 Fahrer in der Spitzenstunde bei der Linsenerschliessung

Fazit: Die Leistungsfähigkeit der Linsenerschliessung ist ausreichend

Legende zum Erschliessungskonzept

- 1. Velo-Highway
- 2. Verknüpfung bestehender Velonetz
- 3. Velostation Bahnhof Wolf
- 4. Neue S-Bahn Station Wolf
- 5. Verschiebung Tram Station
- 6. Zeughaus
- 7. Bushaltestelle Wolf
- 8. Fernbusbahnhof Wolf
- 9. Verschiebung Autobahnzufahrt
- 10. Neue Barriere für Fahrtrichtung Stadtzentrum
- 11. Arealzufahrt Wolf
- 12. Laufwege für Wohninsel
- 13. Kiss&Ride und Aussenparkplätze
- 14. Tiefgarage für Gewerbehof
- 15. Linsenerschliessung Logistik
- 16. Anlieferung Gewerbehof

Fazit Abschätzung Leistungsfähigkeit
Die Variante 1 hat in Bezug auf die Verkehrsbelastung und die Dimensionierung der Lichtsignalanlage bei der Arealzufahrt klare Vorteile. Im Anschluss an den Studienauftrag müssen beide Varianten in einer umfassenden Verkehrssimulation detaillierter geprüft werden, wobei auch das Gebiet um das Areal miteinbezogen werden soll. Bei der Variante 1 'Verknüpfung Autobahnzufahrt' muss insbesondere der Knoten bei der neuen Autobahnzufahrt detaillierter geprüft werden.

MOBILITÄTSHUB
Als Mobilitätsstuh wird die neue Verkehrserschelle des Areals 'Wolf' bezeichnet. Zum Mobilitätsstuh gehören folgende Elemente:

- Neue S-Bahn Station Wolf
- Verschiebung und Gehdistanz erreichbare Tramhaltestelle Zeughaus
- fünf Haltestellen für Fernbusse auf der nördlichen Seite des Dienstgebäude
- Velostellplätze im Bahnhofsgebäude mit 400 Abstellplätzen und einer Bleihofstation
- Söberliche Parkfelder für die Kurzzeitparkierung
- Überdachte Parkfelder für Car-Sharing (mit einer Tiefgarage beliebig erweitert werden)
- Ca. 100 m lange Drop-Off-Pick-Up-Zone
- Mögliche Buslinie zwischen Bahnhof Basel SBB-Wolf-Badischer Bahnhof

ANBINDUNG LOGISTIK
Die Anbindung der Logistik wird vom motorisierten Individualverkehr sowie vom Busverkehr entfechtet und über die 'Linsenerschliessung' geführt. Demnachsendend eruiert sich eine Erschliessung über das Zeughausareal. Ebenfalls über die 'Linsen' erschlossen wird die Anlieferung für den Gewerbehof.

PARKIERUNG MIV
Die Berechnung der Abstellplätze für Personenkraftwagen basiert auf den Geschossflächenangaben aus dem Nutzungskonzept (siehe Nutzungskonzept). Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze wird folgende Annahmen ausgegangen:
- Für Wohn- und Büroräumlichkeiten: 1:199/200 m² (GF Vorgabe Studienauftrag)
- Für Gewerbe: 1:194/200 m² (Geschossfläche PIV 4, Basel-Stadt)
- Für öffentliche Einrichtungen: 1:195/200 m² (für Angestellte)
- Für den Gewerbebau City Logistik: 1:194/200 m² (für Angestellte)

Nachfolgend ist das Ergebnis der Parkplatzberechnung festgehalten. Die Tiefgaragenzufahrten sind im Verkehrsanlage (oben) dargestellt. Die Anlage ist UVP-pflichtig.
- Tiefgarage für Wohninsel: 260 Parkfelder
- Tiefgarage für Bahnhofsgebäude und Gewerbehof: 300 Parkfelder
- Parkfelder für Gewerbebau City Logistik: 50 Parkfelder

Die Tiefgarage der Wohninsel kann mit der Etappierung von Westen nach Osten erweitert werden. Die Zufahrt muss dafür bei der zweiten Etappe verschoben werden. Die Tiefgarage des Gewerbebaus wird ebenfalls von Osten nach Westen erweitert. Die Zufahrt bleibt bestehen.

PARKIERUNG VELO
Gemäss Programm sollen 4 Velostellplätze pro 100 m² Geschossfläche erstellt werden. Bei einem Total von rund 190'000 m² Geschossfläche entspricht dies 7'200 Velostellplätzen. Wir empfehlen die Anordnung von 30% der Abstellplätze im Aussenraum vor den Gebäudezugängen und 70% im Veloräumen.

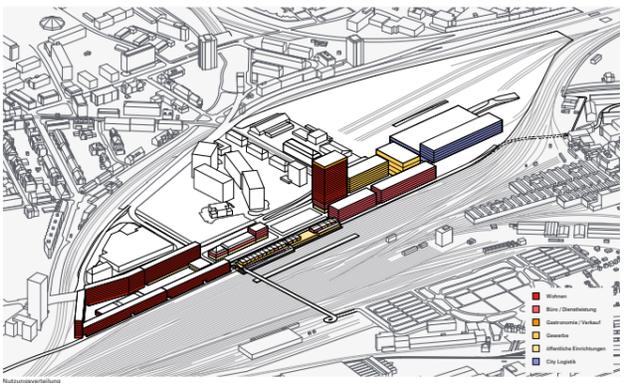
MOBILITÄTSKONZEPT
Mit einem PP pro 200 m² Geschossfläche für Wohn- und Gewerbenutzungen wird die übliche Anzahl von zu realisierenden Abstellplätzen bereits unterschätzt. Aufgrund der hervorragenden Anbindungen an den Fuss- und Veloverkehr sowie an den öffentlichen Verkehr empfehlen wir die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel einer 'autarken Siedlung'. So kann die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze weiter reduziert werden.

ABSCHÄTZUNG DES VERKEHRSLEISTUNGSUMFANGS
Arealzufahrt westlich Dienstgebäude:
- 880 (Abstellplätze) x 3 (Fahrten pro Abstellplatz) = 1'740 Fahrten/Tag (Anzahl der Fahrzeuge, die durchfahren)
- 1'740 Fahrten x 1'500 (Fahrer pro Fahrzeug) = 2'610 Fahrer/Tag
- Gemäss Programm ist mit 1'500 Fahrten/Tag für den Mobilitätsstuh zu rechnen
- 1'740 Fahrten (Abstellplätze) + 1'500 Fahrten (Mobilitätsstuh) = 3'240 Fahrten pro Tag
- Daraus ergeben sich rund 400 Fahrer in der Spitzenstunde am Arealzugang westlich des Dienstgebäude

Abschätzung Verkehrsleistungsmassensinnenschliessung:
- 50 (Abstellplätze) x 3 (Fahrten pro Abstellplatz) = 150 Fahrten/Tag
- Gemäss Programm ist mit rund 500 KW Fahrer/Tag zu rechnen, was rund 1'000 PV-Fahrten entspricht
- 1'000 Fahrten (PV der Logistik) + 150 Fahrten (Abstellplätze der Angestellten) = 1'150 Fahrten pro Tag
- Daraus ergeben sich rund 150 Fahrer in der Spitzenstunde bei der Linsenerschliessung

Fazit: Die Leistungsfähigkeit der Linsenerschliessung ist ausreichend

Nutzungstransformation



Entwicklungsgebiete



Entwicklungsgebiete



Parzellierung und Eigentümerstruktur

A. Wohninsel
B. Zentrum / S-Bahnhof
C. Logistikstandort 'Wolf': Kooperative Entwicklung SBB / Logistikunternehmen

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

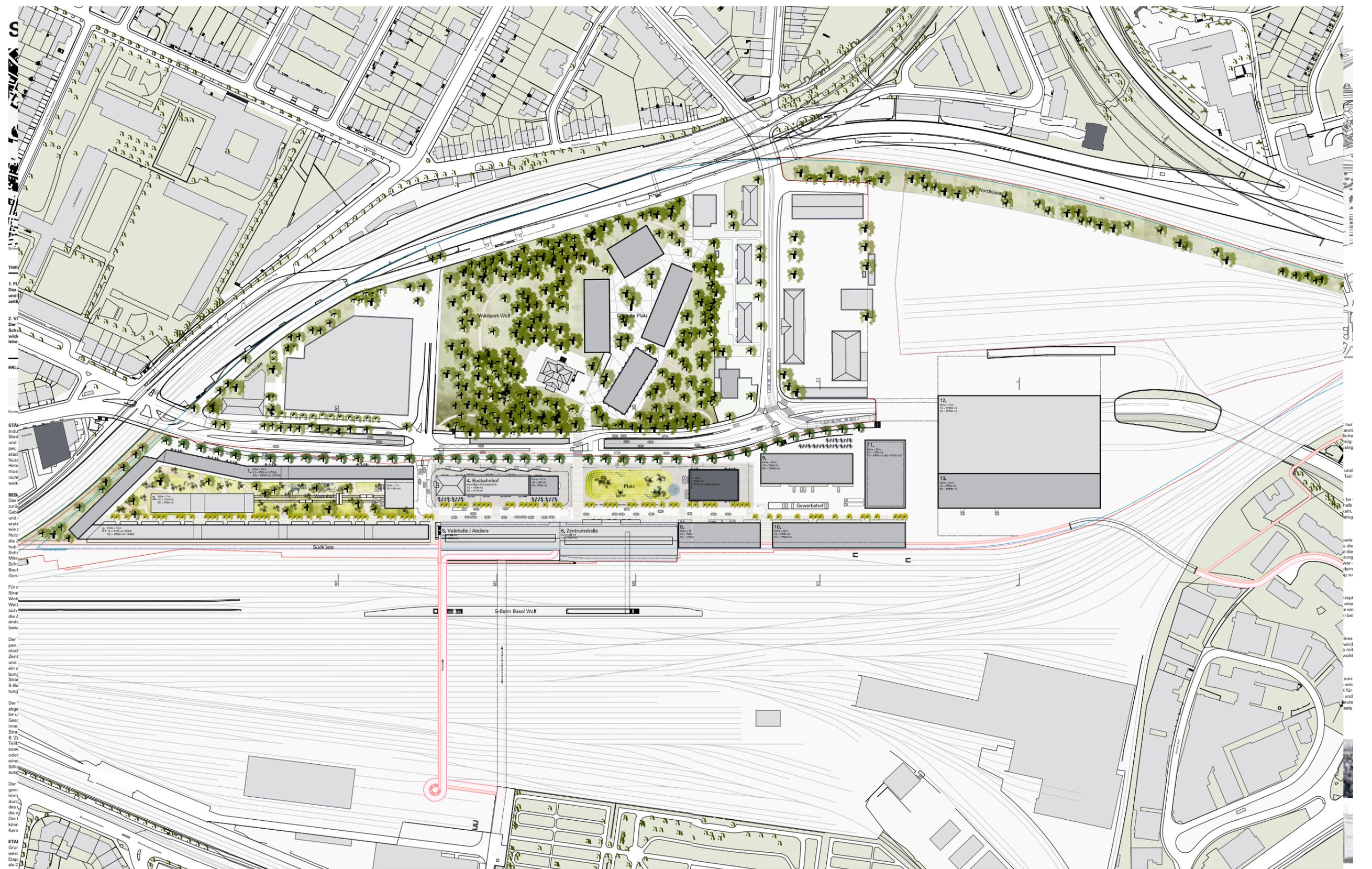
INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

INVESTITORSCHLÜSSEL
- Investoren- bzw. Entwicklerwertbewer
- Kooperationspartizipative Investorenpool
- Spezialisierte Investoren oder SBB
- Kooperative Entwicklung Logistik und SBB

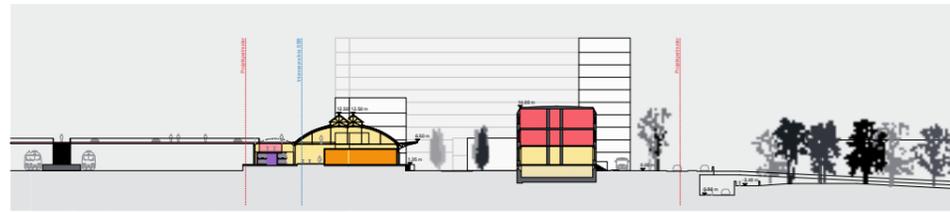
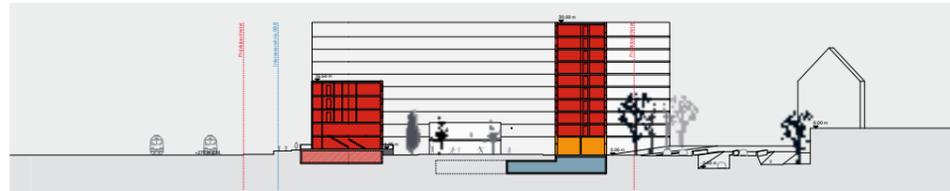
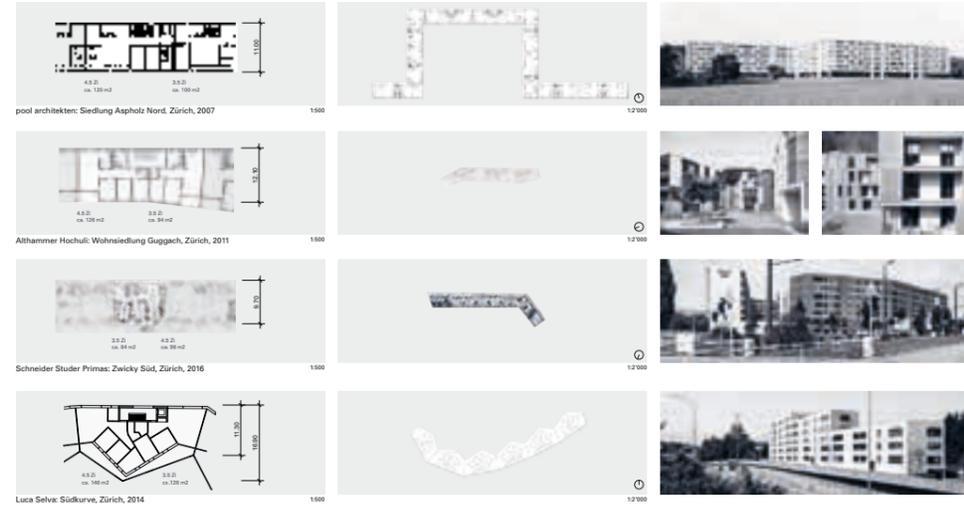


THE
1. Fl
Der
und
zeitl
2. Vi
Der
Schick
wick
lebe
ERL
K
STÄ
Indu
Stad
und
per
stid
Nutz
Hete
mos
nicht
weib
BEB
Das
zur
Geb
und
erst
wie
Nutz
die
hab
Sch
Mite
Sch
Bauf
Gerü
Für
Strat
Wolf
Welt
sich
die
end
bew
Der
pen
stoc
Zeit
und
ein
bung
Strat
S-Ba
tung
Der
abge
be
Gasc
inne
Strat
B'Z'
Teil
sow
oder
einen
Sih
aur
Der
genc
hörit
danc
die
die
Der
kann
Kern
ETAI
Gar
wer
Etap
als
D

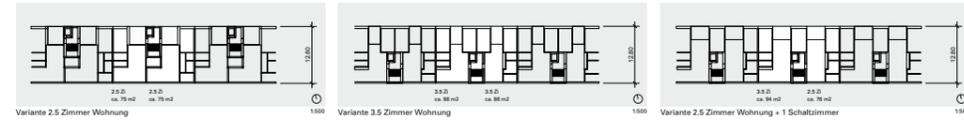
nur
ant
liche
mog
ung
und
Teil
ber
ein
alog
wie
s die
d die
jung
wer
dem
ig zu
ragt
eine
ein
il bei
ines
wird
s mit
weil
son
wie
s für
und
teute
eals



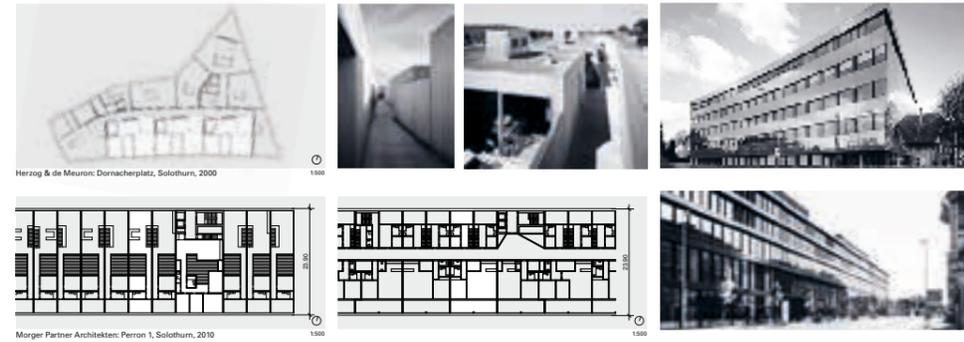
Wohntypologien Wohninsel - Lärmzugewandte Nordseite



Wohntypologien Wohninsel - Lärmzugewandte Südseite

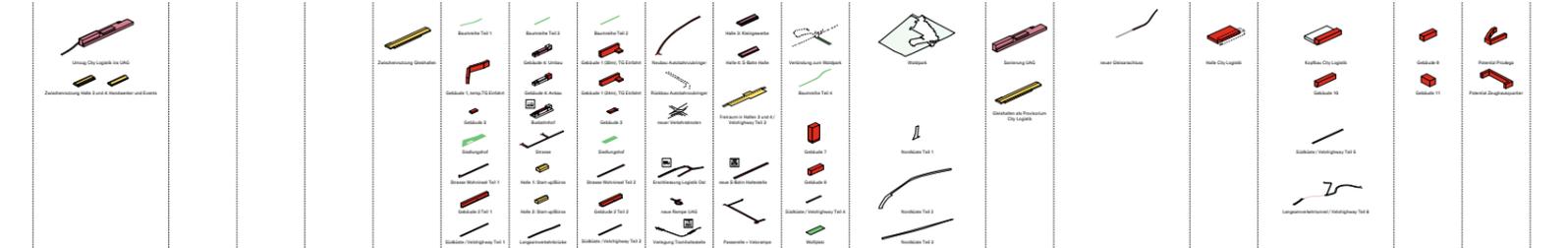


Wohntypologien Gewerbe-Hof (obere Geschosse)

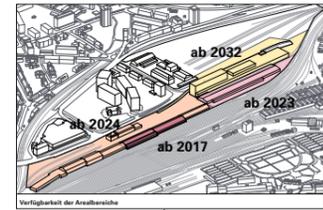


Wohntypologien Gewerbehof - Lärmexponiertes Hochhaus

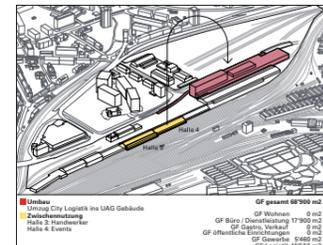




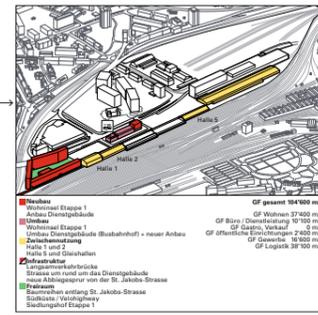
Heutiger Zustand



2018



2023-24

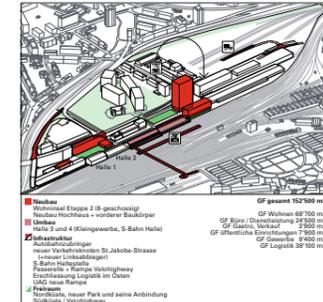


Entscheid S-Bahn

Lage des S-Bahnhofs ist entscheidend für die Arealentwicklung!

Nur die vorgeschlagene Lage des S-Bahnhofs und seiner Perrone ermöglicht eine optimale Verteilung der verschiedenen (öffentlichen) Verkehrsträger an diesem Standort. Zugleich kann an dieser Lage eine Verbesserung für den räumlichen Bereich des Dreiecks erreicht werden und eine dem Wohn- und Arbeitsstandort dienliche direkte schnelle Anbindung erfolgen.

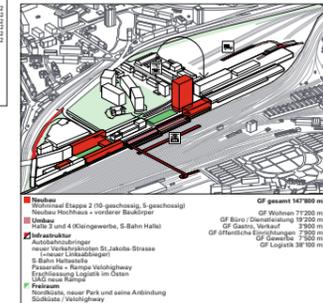
2025-32



Entscheid West (Baubereich W)

Abriss / Erhalt Halle 1 und 2

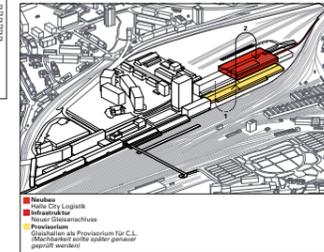
2025-32



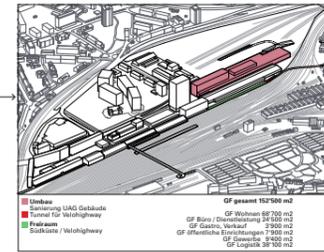
Entscheid Ost (Baubereich G und L)

Erhalt UAG / Sanierung und Umbau

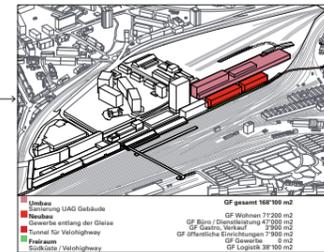
2033-35



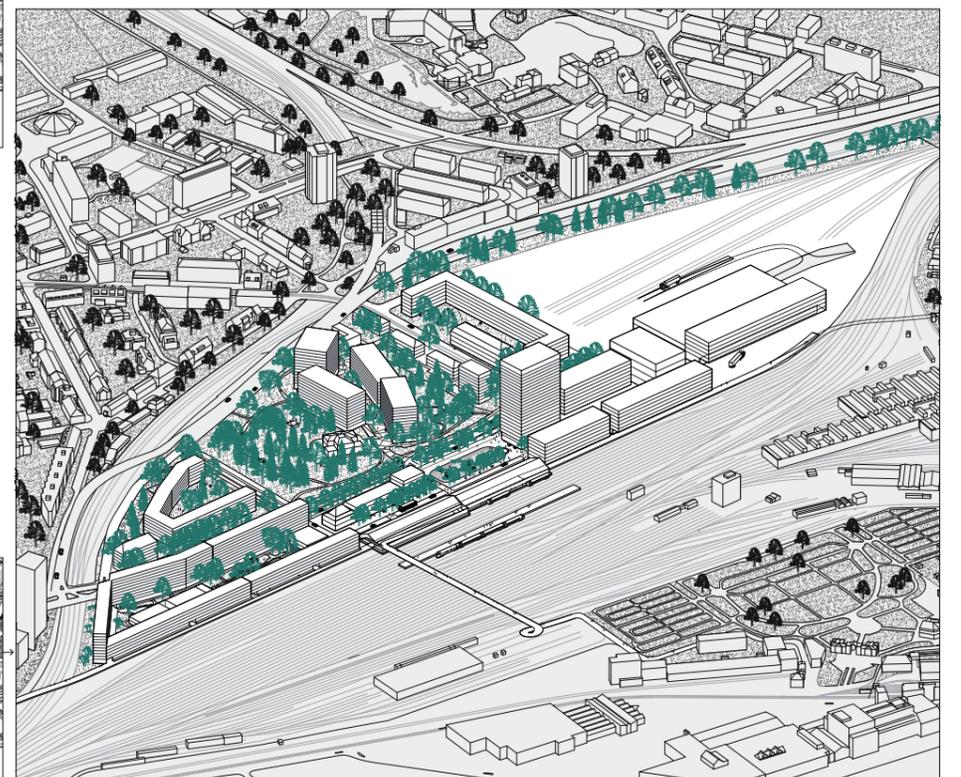
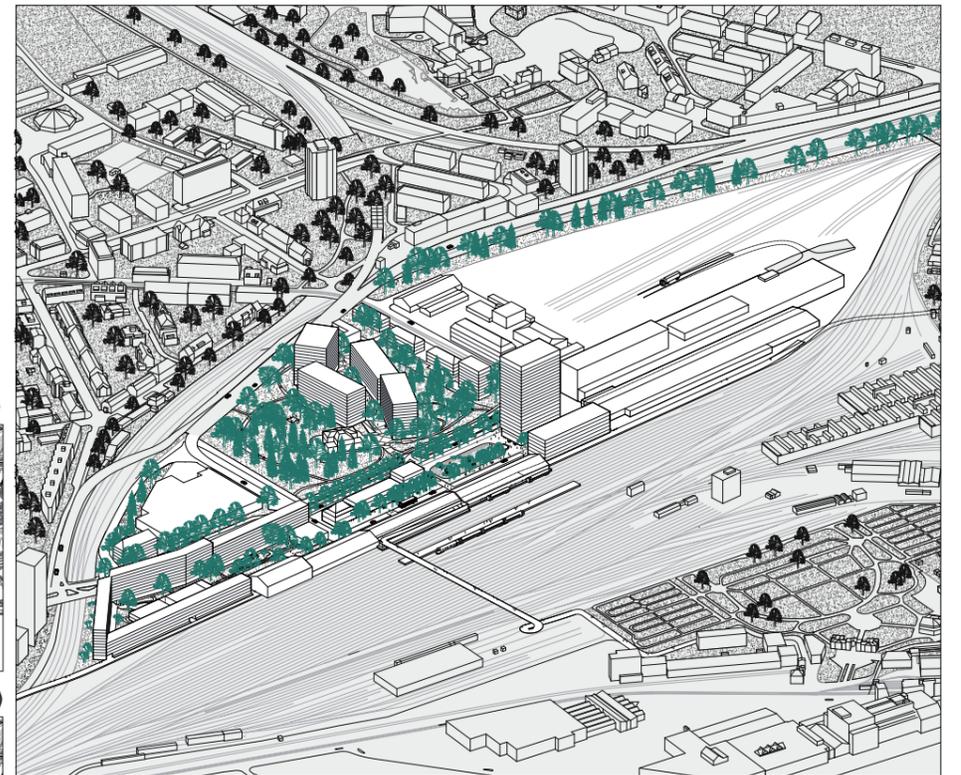
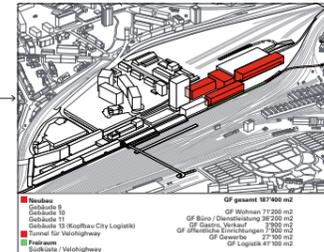
Endzustand A1 (ca. 2034)



Endzustand A2 (ca. 2034)



Endzustand B (ca. 2040)

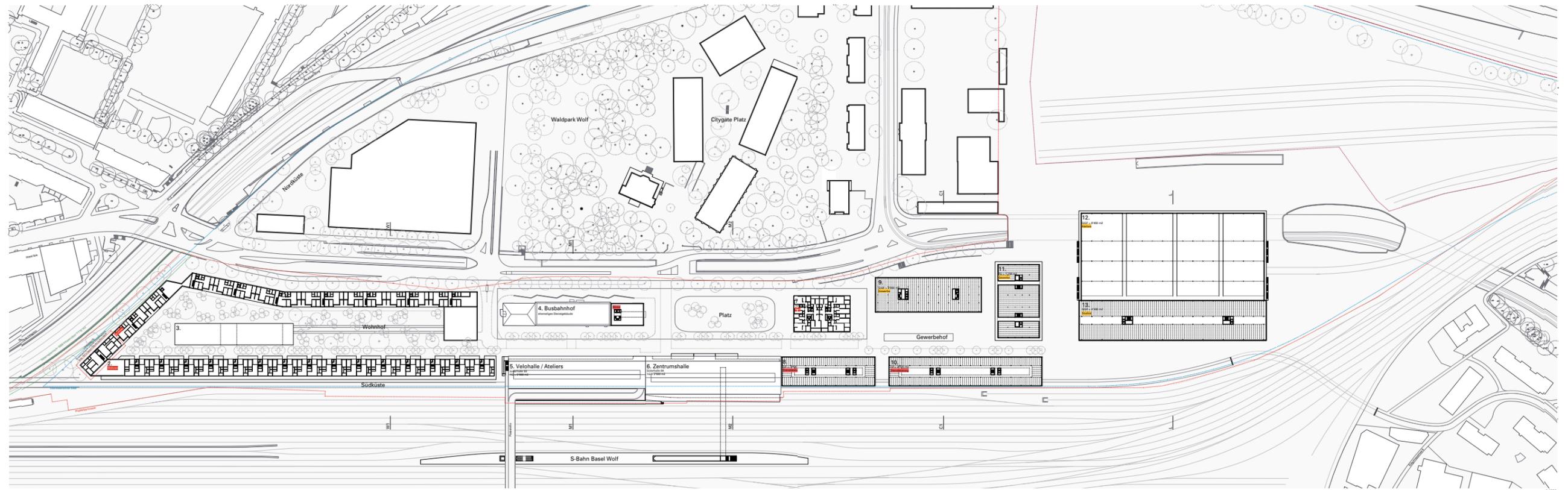


Legenden

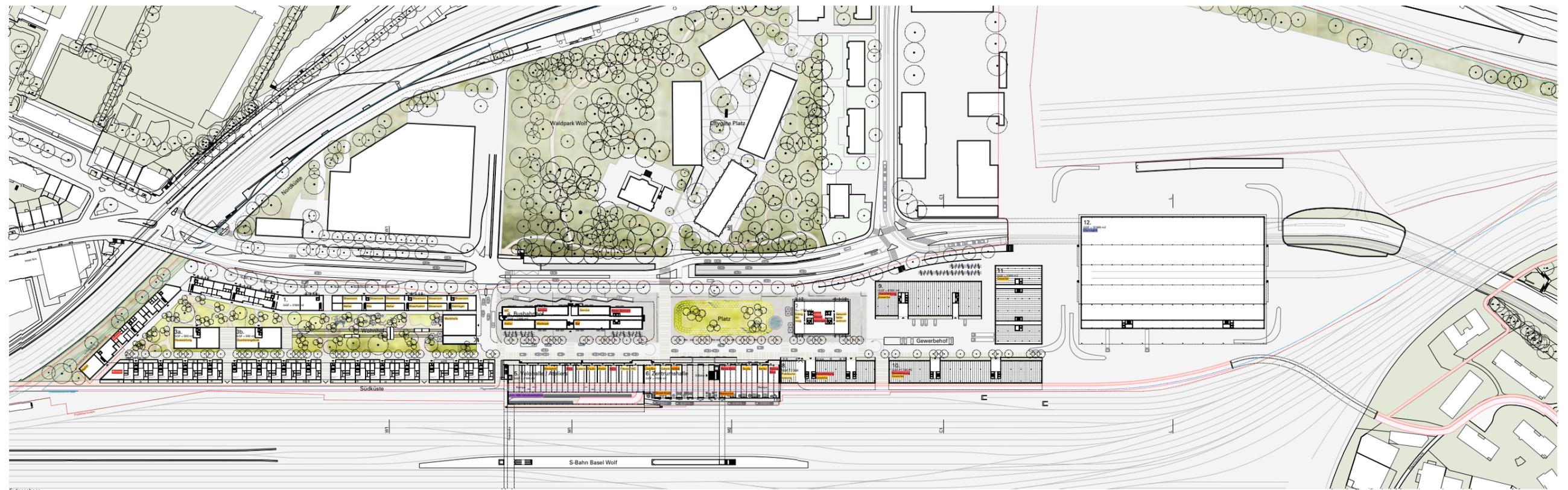
Die hier gezeigte Reihenfolge der Etappierung stellt unsere Einschätzung ein optimales Vorgehen hinsichtlich aneinanderfolgender Qualitäten von Anbauelementen dar. Die angegebenen zeitlichen Schritte beachten die gemäss uns verfügbaren Informationen möglicher Baubereitschaften einzelner Elemente. Selbstverständlich sind andere Etappierungsreihenfolgen und Zeitpunkte unter denselben oder anderen Rahmenbedingungen denkbar, bedürfen jedoch zwingend einer neuen zeitlichen Prüfung der bestehenden und neu entstehenden Abhängigkeiten einzelner Schritte einzelner

Farbcodes Etappierungselemente

Bemerkung Etappierung

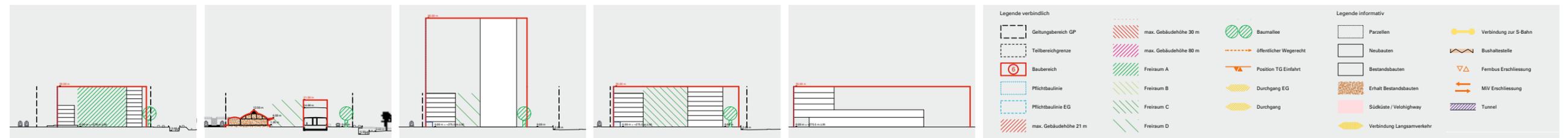
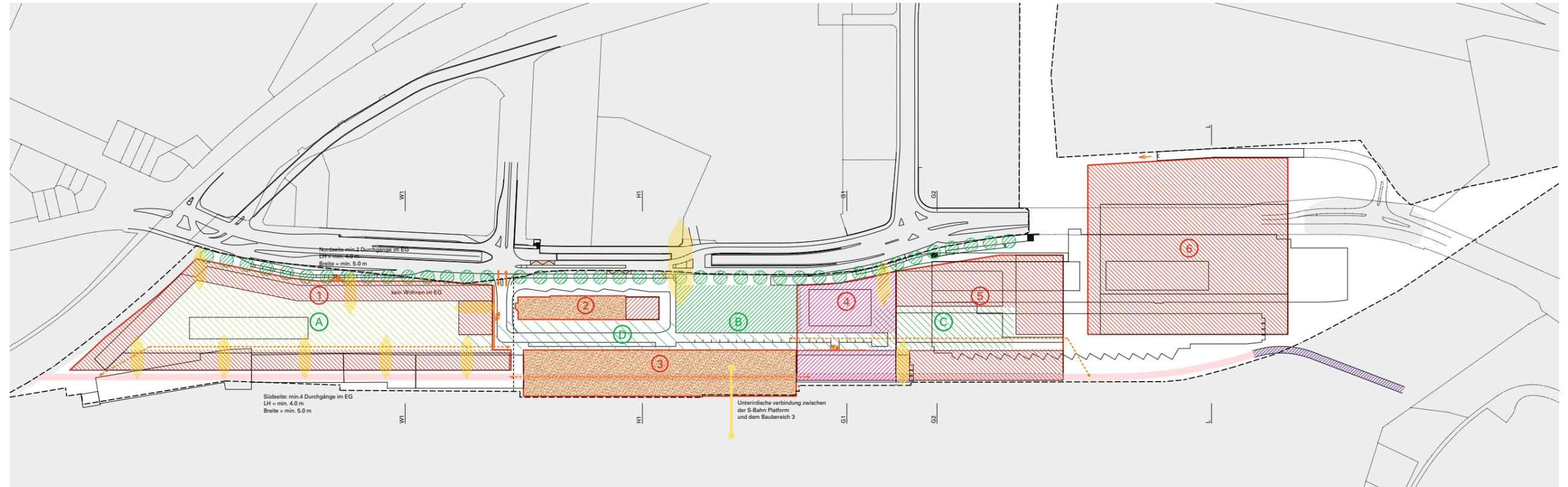


Regelgeschoss



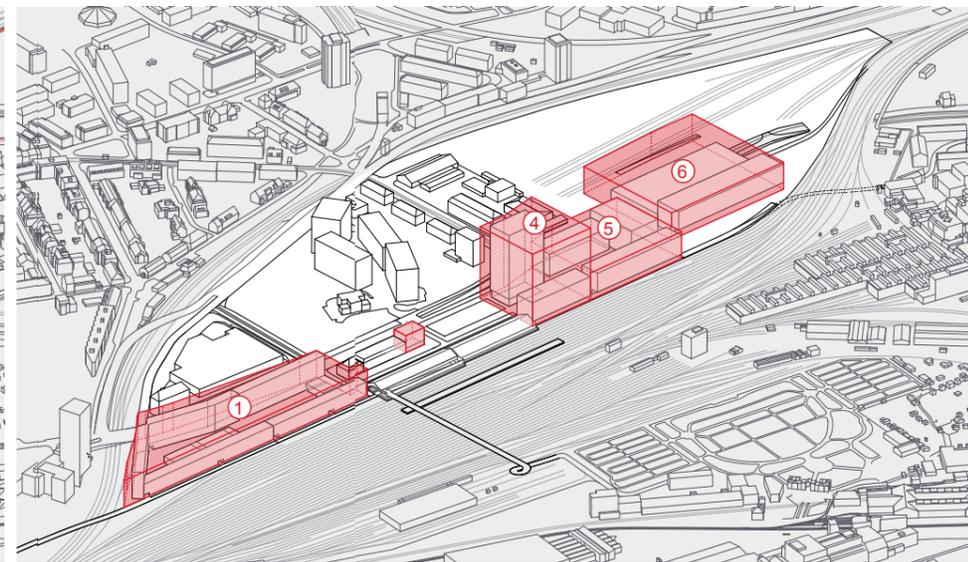
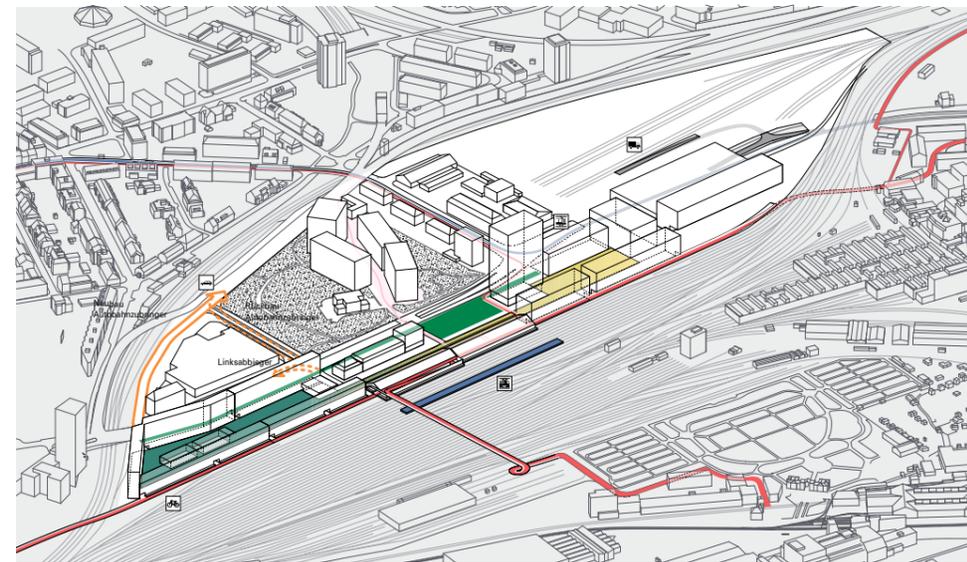
Erdgeschoss

1:1000 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



Schnitt Baufeld 1 Schnitt durch Baufeld 2 und 3 Schnitt durch Baufeld 4

Schnitt durch Baufeld 5 Schnitt Logistik



<p>Baubereich 1 geschlossene Bauweise, Durchlässigkeit im EG, Durchbruch ostseitig, zweigeschossige Hofbauten Nutzung: Wohnen, Gewerbe max. 5 % AZ = 1.8 - 2.0 maximale GF (SIA 416) = 55'000 m² maximale GGF (SIA 416) = 9'000 m² EG Süd & West: Hochparterre EG Nord: lichte Höhe min. 4.00 m max. Höhe = 30.0 m</p>	<p>Baubereich 5 offene Bauweise Nutzung: Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen nur in obersten 2 Geschossen AZ = 4.0 maximale GF (SIA 416) = 50'000 m² (aufrunden) maximale GGF (SIA 416) = 7'000 m² (aufrunden) max. Höhe = 30.0 m</p>
<p>Baubereich 2 bestehender Solitär, Anbau Nutzung: Gewerbe, Dienstleistung, öffentliche Einrichtungen AZ = 4.0 maximale GF (SIA 416) = 8'000 m² max. Höhe = 21.0 m, Aufstockung</p>	<p>Baubereich 6 Nutzung: Logistik, Gewerbe, Dienstleistung AZ = 2.2 maximale GF (SIA 416) = 41'000 m² (aufrunden) maximale GGF (SIA 416) = 15'000 m² (aufrunden) max. Höhe = 30.0 m</p>
<p>Baubereich 3 Bestandsgebäude, Erhalt von Aussenwand, Dach & Strukturen Nutzung: Gewerbe, Dienstleistung, öffentliche Einrichtungen max. Höhe = innerhalb des bestehenden Mantels bzw. innerhalb der inneren Strukturen Eigständige unabhängige ein- bis zweigeschossige Einbauten mit einer Grundfläche von max. 50% erlaubt</p>	<p>Freiraum A: zusammenhängender Aussenraum, min. 5'000 m², Breite an der engsten Stelle = min. 5.0 m</p> <p>Freiraum B: Verkehrsfreier öffentlicher Aussenraum, min. 3'000 m² Bauten bis 100 m² GF möglich</p> <p>Freiraum C: zusammenhängender Aussenraum, min. 3'000 m² Breite an der engsten Stelle = min. 5.0 m</p> <p>Freiraum D: verkehrserhüllter Strassenraum</p>
<p>Baubereich 4 offene Bauweise Nutzung: Gewerbe, Dienstleistung, öff. Einrichtungen, Wohnen nur in OG AZ = 8.0-9.0 maximale GF (SIA 416) = 40'000 - 45'000 m² maximale GGF Total (SIA 416) = 40'000 - 45'000 m² max. Höhe Hochhaus = 80.0 m, nur 1 Hochpunkt, max. GGF = 1'500 m² max. Höhe 2. Gebäude = 30.0m, max. GGF = 1'500 m²</p>	

1:1000 0 10 20 50

3.4 TEAM 3

EMI MÜLLER ILLIEN IBV HÜSLER

3.4.1 KONZEPTION

Das Planungsteam EMI | Müller Illien | IBV Hüsler etabliert sein städtebauliches Konzept auf der Metapher eines «grossen Schiffs», das vertäut im Hafen einer Stadt liegt. Die Metapher gründet auf drei Beobachtungen im Planungsgebiet und seiner Umgebung. Es sind einerseits die vielen stadt- und verkehrsräumlichen Ebenen, die das Gebiet Wolf Basel und seine Umgebung prägen und die analog zu den Ebenen eines Schiffs aufgefasst werden können. Andererseits ist es die Lage und Dimension des Areals. Das Areal Wolf liegt ausserhalb oder zwischen den bestehenden Stadtkörpern der Umgebung und ist von diesen abgetrennt durch grosse Verkehrsinfrastrukturen. Verglichen mit seiner Umgebung erlaubt dies eine eigenständige, massstäblich angepasste Bebauung, die sich auf die territoriale Weite des «Wassers» bezieht – im vorliegenden Fall auf



Abbildung 10: Modell Team 3

Gleisanlagen und Autobahnbrücken. Und schliesslich sind es die zahlreichen Verbindungen zu den umliegenden Stadtteilen durch Brücken, Über- und Unterführungen, die an die Vertäuerung eines grossen Kreuzfahrtschiffs im Hafen erinnern.

Städtebau und Freiraum

Ausgehend von der Metapher des «grossen Schiffs» ergibt sich eine Bebauung mit zwei grossen Gebäuden, die jeweils im Westen und im Osten des Areals liegen. Dazwischen spannt sich ein zentraler, offener Platz auf, der mit zwei langgestreckten Hofräumen in die beiden Gebäude hineinragt. Über diesen mit punktuellen Pappelhainen begrünt Hofräumen sind Brücken gespannt, von denen Kletterpflanzen von oben nach unten greifen. Die Sockel der beiden grossen Gebäude weisen zwei bis vier Geschosse ab dem Stadtboden auf und reichen bis maximal auf die Höhe des Sockelbaus des UAG-Gebäudes. Das UAG-Gebäude wird erhalten und baulich in den östlichen Neubau integriert. Die Decks über dem Sockel führen auf dem Areal eine zweite Stadtebene ein und entwickeln die «Stadt der vielen Ebenen» weiter. Die Aufbauten sind auf den Decks aufgesetzt. In der Mitte des Areals werden die historische Substanz der Hallen Nr. 3 und 4 sowie das Dienstgebäude erhalten und am Südrand mit den beiden Gebäuden baulich verbunden. Der befestigte, offene Platz in der Arealmitte bietet einen öffentlich zugänglichen Raum. Die oberen Ebenen (Decks) bieten halbprivate Räume mit artifiziiellern Qualitäten als der Stadtboden und Grünräume in gefasster Form («Wardian Cases»). Die darauf aufgesetzten Aufbauten sind privat. Bezüglich Höhenentwicklung und Silhouette orientiert sich das Konzept an den zwei schützenswerten Güterhallen Nr. 3 und 4. Deren Einbindung erfolgt zum einen über reduzierte Sockel- und Gebäudehöhen in den Anschlussbereichen, zum anderen durch die Setzung des «Wolfturms» in der Mitte des Areals. Das städtebauliche Konzept sieht drei grosse Etappierungsschritte vor. Nach der Zwischennutzung und dem Rückbau nicht mehr benötigter Gebäude sind in einem zweiten Schritt die Entwicklung des westlichen Arealteils und die Sanierung des Dienstgebäudes und der historischen Hallen sowie die Realisierung der S-Bahn-Station vorgesehen. In der dritten Etappe wird das UAG-Gebäude umgebaut und die östliche Arealhälfte entwickelt. Pro Etappe werden vier bis fünf Bauträger vorgeschlagen.

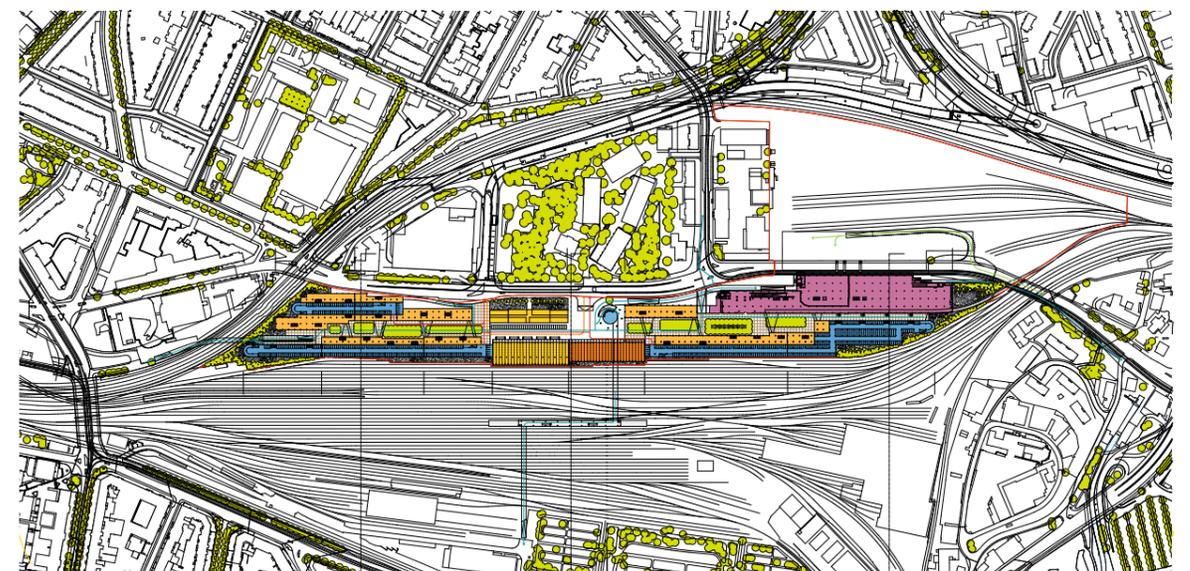


Abbildung 11: Situationsplan Team 3

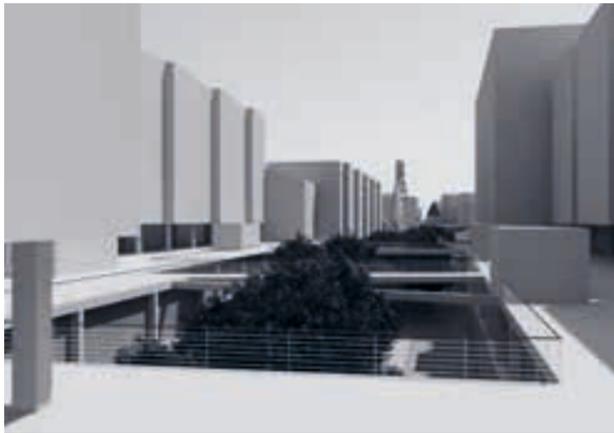


Abbildung 12: Visualisierung Team 3

Nutzungen

Die beiden Gebäude auf dem Areal Wolf haben eine vertikale Nutzungsverteilung im Sinne einer Stapelung der Nutzungen übereinander. Im Sockel wird Raum für Parkierung, Gewerbe, Dienstleistung und Handwerk geschaffen. Die Nutzung City-Logistik wird durch den Erhalt des UAG-Gebäudes an ihrem heutigen Ort angesiedelt. Die Decks dienen der inneren Erschliessung sowie dem Aufenthalt und nehmen gemeinschaftliche und kommerzielle Nutzungen auf. Die Aufbauten dienen vorrangig dem Wohnen. Im zentralen Achsenkreuz des Areals befindet sich der Mobilitätshub und der Zugang zur geplanten S-Bahn-Station.

Verkehr/Erschliessung

Die Erschliessung des Areals mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem MIV erfolgt auf der Stadtebene im Zentrum des Areals. Der MIV fährt östlich des Dienstgebäudes in das Areal ein und anschliessend ebenerdig in einen der beiden Gebäudesockel im Osten oder Westen. Für den ÖV ist der Bau einer neuen S-Bahn-Station vorgesehen. Die bestehende Tramlinie 14 wird weiter genutzt. Zentrale Bedeutung kommt dem neuen Mobilitätshub zu. Dieser schafft eine Erschliessungsdrehscheibe in der Mitte des Areals. Der Mobilitätshub befindet sich fussläufig zur bestehenden Tramlinie. Der «Wolfturm» markiert sichtbar diese Mitte und führt gleichzeitig die Passerelle von Süden über eine spiralförmige Rampe zum Stadtboden. Die Erschliessung zu Fuss und mit dem Velo ist auf beiden Stadtebenen möglich. Neben der Passerelle nach Süden verbinden zwei weitere Velo- und Fussgängerbrücken das Areal mit der Stadt. Die eine führt zur westlichen Spitze des Wolfs mit dem Hexenweglein in Richtung Bahnhof SBB, die andere vom Deck des UAG-Gebäudes über die Gleise ins östlich gelegene Gebiet St. Jakob.

Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Mit dem Prinzip der vertikalen Schichtung von Nutzungen werden Antworten auf die Herausforderungen hinsichtlich Lärm und Störfall gesucht. Unempfindliche Nutzungen werden unten angeordnet, empfindlichere Nutzungen weiter oben. Die sensiblen Wohnnutzungen sind ausschliesslich in den Aufbauten untergebracht. Über Grundrissnachweise wird aufgezeigt, wie die Wohnungen lärmabgewandt oder über Atrien gelüftet werden können.

3.4.2 WÜRDIGUNG

Das Planungsteam EMI | Müller Illien | IBV Hüsler präsentiert mit seinem Ansatz einen Beitrag mit einer klaren, eigenen Haltung. Es gelingt ihnen, ein charakterstarkes, eigenständiges Konzept mit einem vertikalen Schichtungsprinzip und mit der Integration des bestehenden UAG-Gebäudes sowie mit einem erkennbaren Bezug zu Bahnthemen zu etablieren. Gleichzeitig wirft die städtebauliche Setzung die Frage auf, ob sie in dieser Ausprägung tatsächlich richtig für diesen Ort ist. Die Typologie erinnert statt an einen Wohnort eher an einen Forschungs- und Gewerbecampus.

Auch aus Sicht des Denkmalschutzes ist das städtebauliche Konzept überzeichnet und respektiert damit die Charakteristik des Ortes und des Bestands zu wenig. Der Erhalt der historischen Gebäude wird durch das Konzept zu wenig gestützt und es ist keine klare Einbindung erkennbar. Aus der Sicht des Freiraums weist der zentrale Platz keine klare Funktion und Struktur auf und wirkt insgesamt zu gross. Die Verteilung des öffentlichen Raums auf zwei Ebenen wird als äusserst herausfordernd betrachtet. Die obere Ebene ist gemeinschaftlich konzipiert, was in der Umsetzung mit verschiedenen Bauträgern sehr anspruchsvoll sein dürfte. Den zentral gesetzten «Wolfturm» beurteilt das Gremium als eine gute Idee. Im architektonischen Ausdruck bräuchte er aber einen stärkeren Bezug zur Bahn. Insgesamt wird dem Konzept aus Freiraumsicht eine zu hohe oberirdische Dichte attestiert, was die Qualität der verbleibenden Freiräume enorm unter Druck setzt.

Aus Sicht der Nutzungsanordnung wird die vertikale Stapelung über das gesamte Gebiet und die Anordnung der Wohnnutzungen auf dem Oberdeck im Grundsatz begrüsst. Besonders die Gemeinschaftsebene auf dem Deck hat überzeugende Qualitäten. Gleichzeitig ist die Verflechtung und Durchlässigkeit der Nutzungen über die Ebenen hinweg nicht klar ersichtlich. Die vertikale Nutzungsverteilung mit emissionsintensiveren Nutzungen im Erdgeschoss und sensibleren Nutzungen in den Obergeschossen birgt die Gefahr von Nutzungskonflikten. Vor allem die Verflechtung der City-Logistik mit anderen (empfindlichen) Nutzungen wie beispielsweise Wohnen wird als kritisch erachtet. Für die Nutzung City-Logistik sind der Erhalt und die Integration des UAG-Gebäudes geplant. Diese Einbindung des Bestandsbaus wird begrüsst, ist aufgrund der Konzeption als eingeschossige Halle mit einseitiger Erschliessung aus Nutzungssicht aber nicht optimal.

Die Erschliessung auf der Stadtebene ist für alle Verkehrsmittel gut gelungen. Weniger optimal und zu umständlich ist die geplante Veloverbindung über den «Wolfturm». Die unterschiedlichen Stadtebenen führen aus Erschliessungssicht zu anspruchsvollen Situationen. Beispielsweise ist die Erschliessung und Zugänglichkeit der oberen Ebenen für den Fuss- und Veloverkehr unklar. Die unterschiedlichen Ebenen müssten entsprechend klarer und stärker miteinander verknüpft werden.

Aus umweltrechtlicher Sicht erfüllt das Konzept die Vorgaben recht gut. Aufgrund der umständlichen baulichen Konzeption führt es aber zu ökonomischen und energetischen Herausforderungen.

Zusammenfassend imponiert der Ansatz von EMI und Team mit seiner innovativen Ausprägung und Eigenständigkeit. Er erweist sich aus Sicht Planung, Erstellung und Betrieb aber zu kompliziert für eine erfolgreiche Umsetzung. Die aufwändige und komplexe Konzeption des urbanen Kreuzfahrtschiffs mit vertikal gestapelten Nutzungen auf zwei neuen Bauvolumen ist wenig praktikabel und überzeugt das Beurteilungsgremium nicht abschliessend. Der Ansatz wird für die weitere Planung des Gebiets Wolf Basel nicht weiterverfolgt.

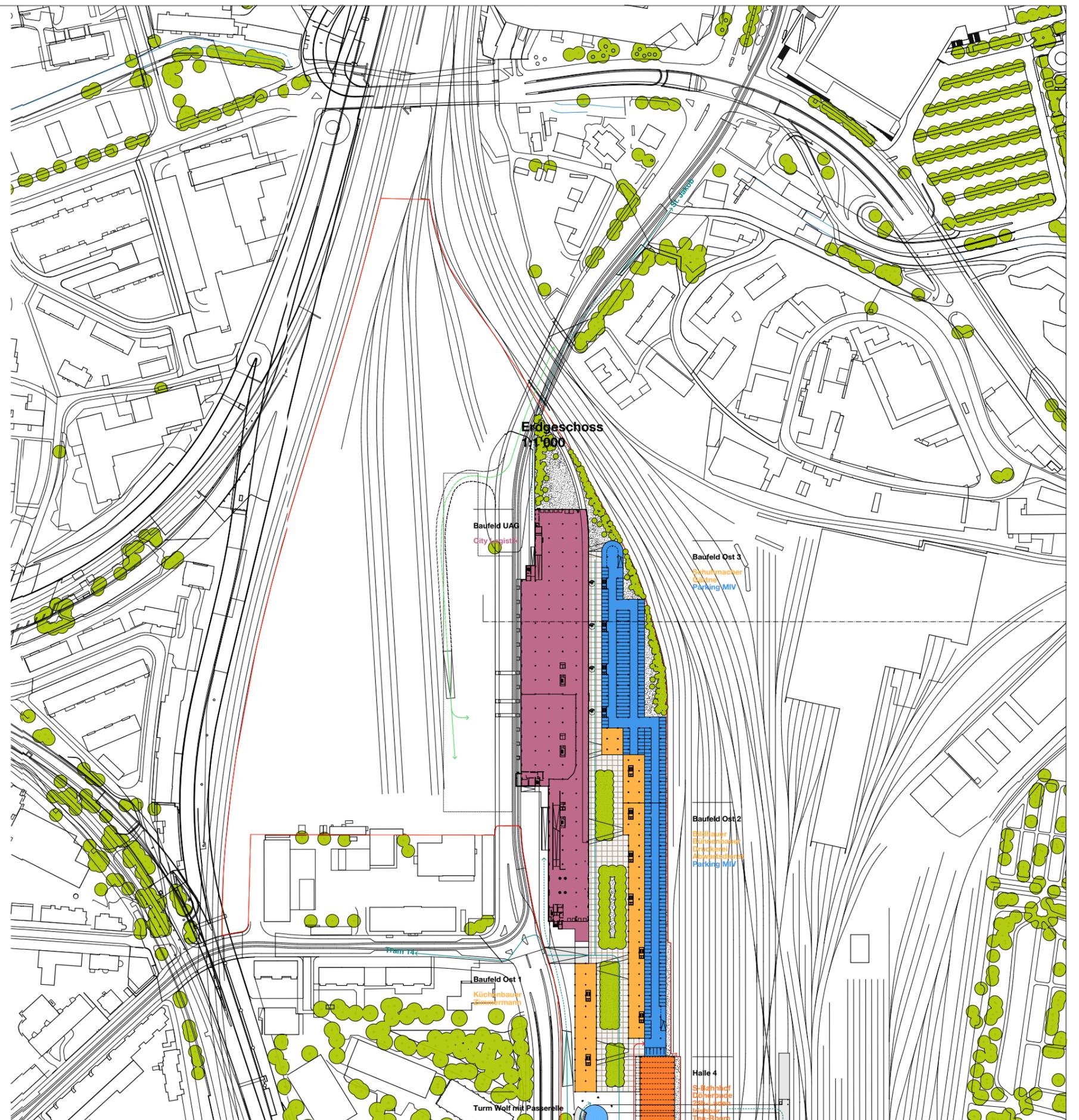


STUDIE WOLF BASEL

Städtebauliche Situation

Die heutige wie auch die zukünftige Situation auf dem Wolf ist geprägt durch Isolation, Verkehrsinfrastrukturen und Logistik. Es ist ein Territorium ausserhalb oder zwischen den grossen Stadtkörpern: Der Wolf ist ein Areal, das sich im Strom der Infrastrukturen mit benachbarten «Schollen» zwischen den grossen Stadtkörpern reibt. Zwischen diesen «Schollen» bilden Brücken, Über- und Unterführungen mal starke, mal schwache Verbindungen. Sie definieren die räumlichen und atmosphärischen Übergänge zwischen den einzelnen Entitäten des Stadtgebiets.

Die Situation um und auf dem Wolf kann im Weiteren als «Stadt der vielen Ebenen» beschrieben werden. Die verschiedenen Verkehrsträger überlagern sich mehrfach. Schliesslich zeichnet im städtischen Grundriss eine Kreuzteilung mit vier «Quadranten» die primäre Struktur der «Insel Wolf» aus: Drei dieser Quadranten dienten bis anhin den unterschiedlichen Ansprüchen der Logistik. Der vierte, nordwestliche Quadrant ist nochmals in drei Bereiche unterteilt: eine Strassenbebauung, das City Gate und den Verteiler Prodega.



Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept wird vor dem Hintergrund der städtebaulichen Lesung entwickelt. Zunächst wird die primäre Struktur der vier Quadranten in eine robuste Grundordnung überführt. Zentrale Funktion kommt dem Mobilitätshub mit S-Bahn-Station und einer Passerelle zum Gottesacker und dem Dreispitz zu. Sie bilden im Achsenkreuz eine Mitte aus und vervollständigen die kreuzförmigen Primäerschliessungen. Für die funktionale Entflechtung wird eine Zug- und Wegfahrt für die Logistik und den Cargo-Betrieb über St. Jakob vorgeschlagen.

Hinsichtlich der Bebauung und Stadtform auf dem Wolf operiert das Projekt mit der Metapher des «grossen Schiffes». Dieses «Schiff» ist im «Strom» der umgebenden Verkehrsinfrastrukturen vertäut. Das «Schiff» besitzt bezüglich der benachbarten, gewachsenen Stadt einen eigenen Massstab, der sich auf die territoriale Weite des «Wassers» bezieht – in unserem Fall Gleisanlagen, Autobahnbrücken etc.

Schnittlösung und Nutzungsverteilung

Grosse Schiffe besitzen einen Rumpf, Decks und Aufbauten. Diese Gliederung wird auf den Bebauungsvorschlag für das Wolf Areal übertragen. Mit dem «Rumpf» wird Raum für Parkierung, Gewerbe, Dienstleistung und Handwerk geschaffen. Der Rumpf weist je nach Ort zwei bis vier Geschosse ab dem Stadtboden auf und reicht bis maximal auf die Höhe des Sockelbaus des UAG-Gebäudes. Über dem Rumpf liegen die «Decks», die auf dem Wolf eine zweite Stadtebene einführen und die «Stadt der vielen Ebenen» weiterentwickeln. Sie dienen der internen Erschliessung sowie dem Aufenthalt und nehmen gemeinschaftliche Nutzungen auf. Dies erzeugt einen zweiten Horizont. Die Aufbauten sind vorrangig dem Wohnen vorbehalten.

Erschliessungskonzept

Die Erschliessung des Wolf mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem motorisierten Individualverkehr erfolgt auf der unteren Stadtebene und entlang des bestehenden respektive ergänzten Achsenkreuzes. Bedeutung kommt dabei dem neuen Mobilitätshub zu, der eine Erschliessung aus der Mitte schafft. Er befindet sich fussläufig zur bestehenden Tramlinie 14, Haltestelle Zeughaus. Ein gerüstartig ausgebildeter Turm markiert sichtbar diese Mitte und führt gleichzeitig die Passerelle vom Gottesacker über eine spiralförmige Rampe zum Stadtboden. Die Erschliessung zu Fuss und mit dem Velo ist auf beiden Stadtebenen möglich. Neben der Passerelle zum Gottesacker «vertäuen» zwei weitere Velo- und Fussgängerbrücken den Wolf mit der Stadt – die eine verbindet den Bahnhof SBB mit der westlichen Spitze des Wolf, die andere führt von Deck des UAG-Gebäudes über die Geleise ins östlich gelegene Quartier St. Jakob.

Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept thematisiert die beiden unterschiedlichen Stadtebenen – den Stadtboden und die «Decks». Die Erläuterungen dazu finden sich auf nebenstehendem Blatt.

Edelaar Mosayebi Inderbitzin Architekten, Zürich
Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich
IBV Hüsler, Zürich





Die heutige wie auch die zukünftige Situation auf dem Wolf ist geprägt durch Isolation, Verkehrsinfrastrukturen und Logistik. Es ist ein Territorium ausserhalb oder zwischen den grossen Stadtkörpern. Der Wolf ist ein Areal, das sich im Strom der Infrastrukturen mit weiteren «Schollen» zwischen den grossen Stadtkörpern reibt. Zwischen den «Schollen» bilden Brücken, Über- und Unterführungen mal starke, mal schwache «Nähte». Sie definieren die räumlichen und atmosphärischen Übergänge zwischen den einzelnen Entitäten des Stadtgebiets.

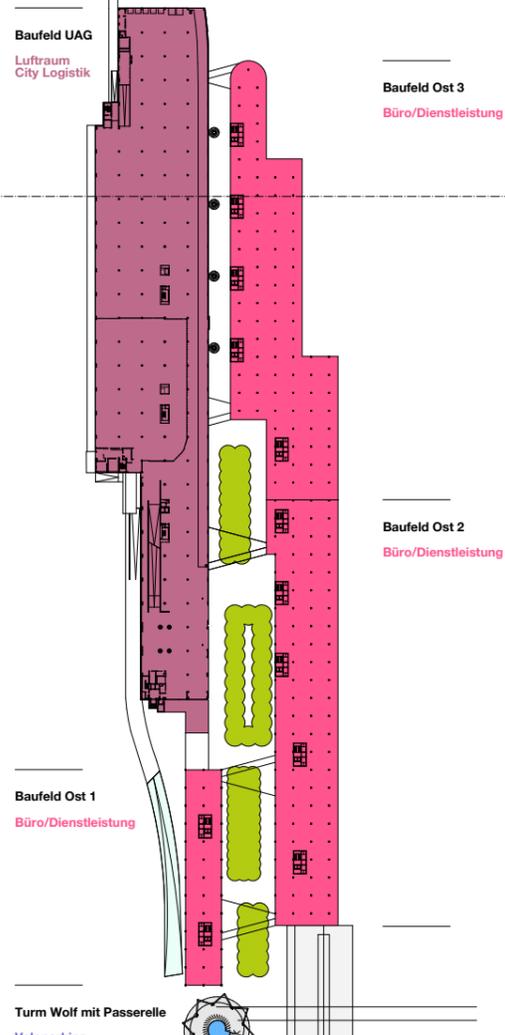


Im städtischen Grundriss besteht die primäre Struktur der «Insel Wolf» aus einer Kreuzteilung und vier «Quadranten». Drei dieser Quadranten dienen bis anhin den unterschiedlichen Ansprüchen der Logistik: Citylogistik, UAG und Cargo. Der vierte Quadrant ist nochmals in drei Bereiche unterteilt: eine Strassenbebauung, das City Gate und den Verteiler Prodega. Diese primäre Struktur wird mit dem städtebaulichen Konzept in eine robuste Grundordnung überführt. Die Erschliessungsstruktur folgt dem vorgegebenen «Achskreuz», in dessen Mitte der neue S-Bahnhof platziert ist.

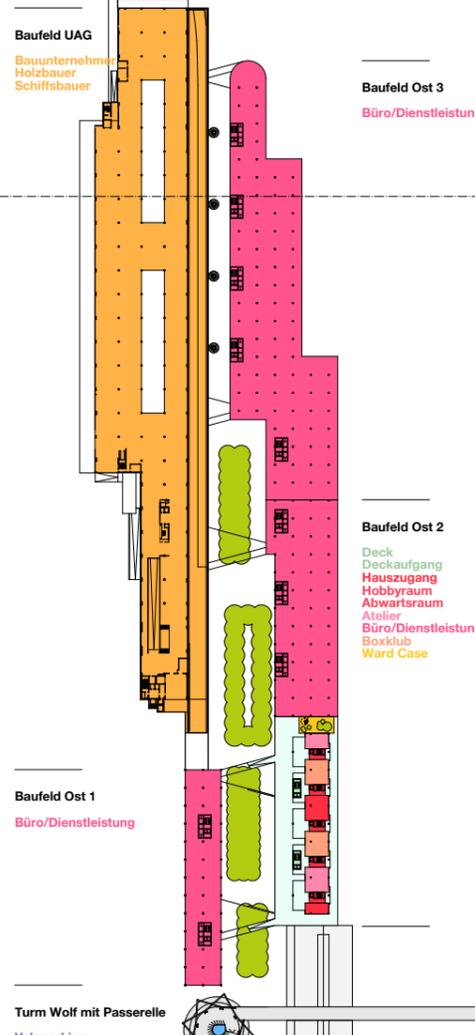


Bezüglich Bebauung und Stadtform operiert das Projekt mit der Metapher des «grossen Schiffes». Das «Schiff» besitzt bezüglich der benachbarten, gewachsenen Stadt einen eigenen Massstab, der sich auf die territoriale Weite des «Wassers» bezieht – in unserem Fall Gleisanlagen, Autobahnbrücken etc. Ansätze zu einer solchen Massstäblichkeit finden wir auch in der Studie «Eine Stadt im Werden?» von Herzog und de Meuron aus den Jahren 1991/92. Grosse Schiffe besitzen einen Rumpf, Deck(s) und Aufbauten. Diese Gliederung wird direkt auf den Bebauungsvorschlag für das Wolf Areal auf dem Wolf übertragen. Ausgehend von der Metapher des «grossen Schiffes» wird auf dem Wolf ein heterotopischer Stadtraum vorgeschlagen. Heterotopien sind Gegenwelten von grosser Autonomie und ausgeprägter Eigengesetzlichkeit. Auf dem Wolf könnte eine «Stadt in der Stadt» entstehen.

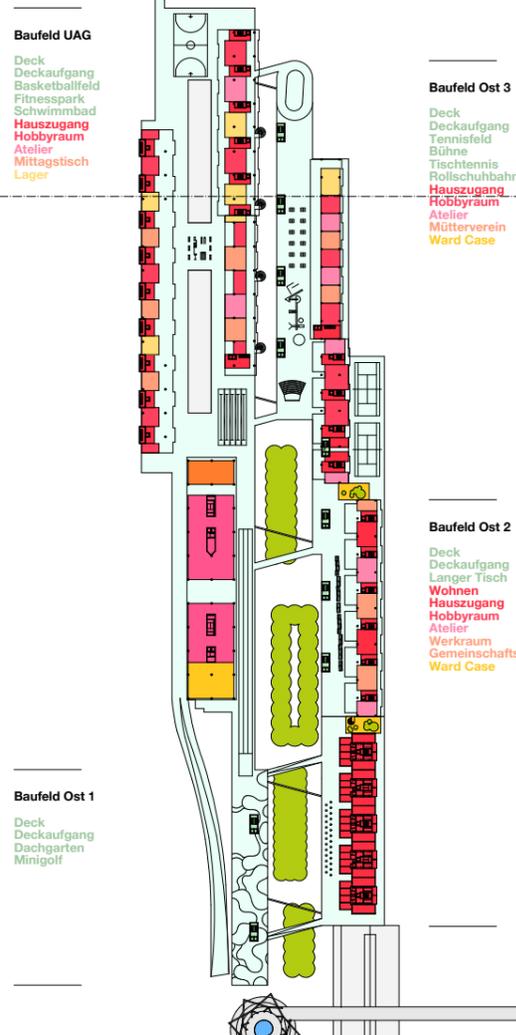
1. Obergeschoss 1:1'000



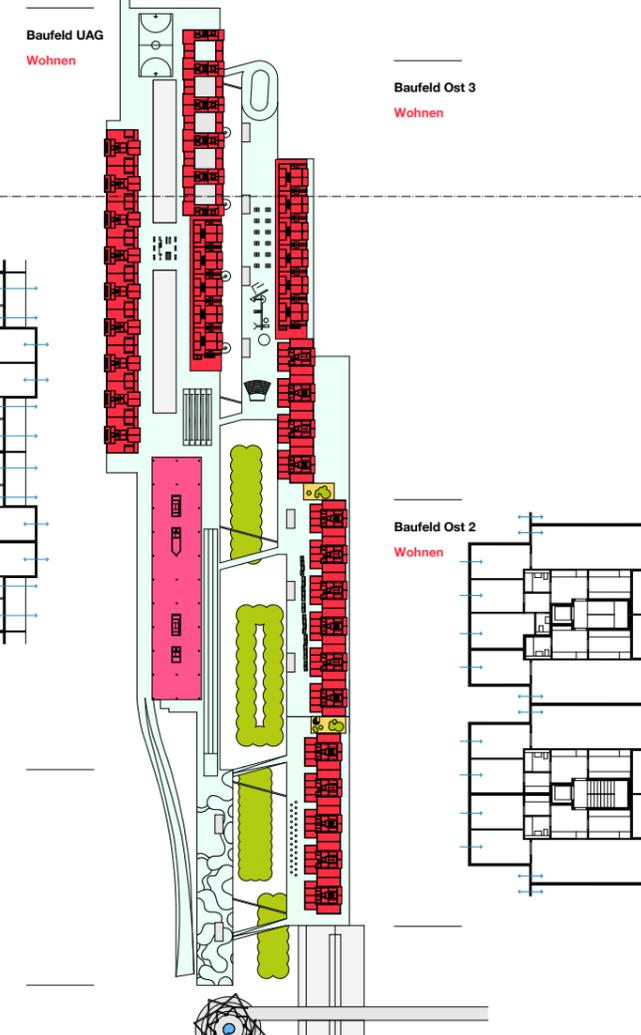
2. Obergeschoss 1:1'000

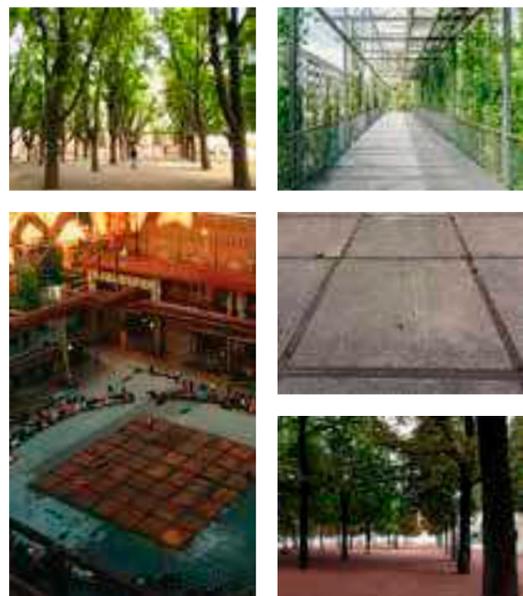
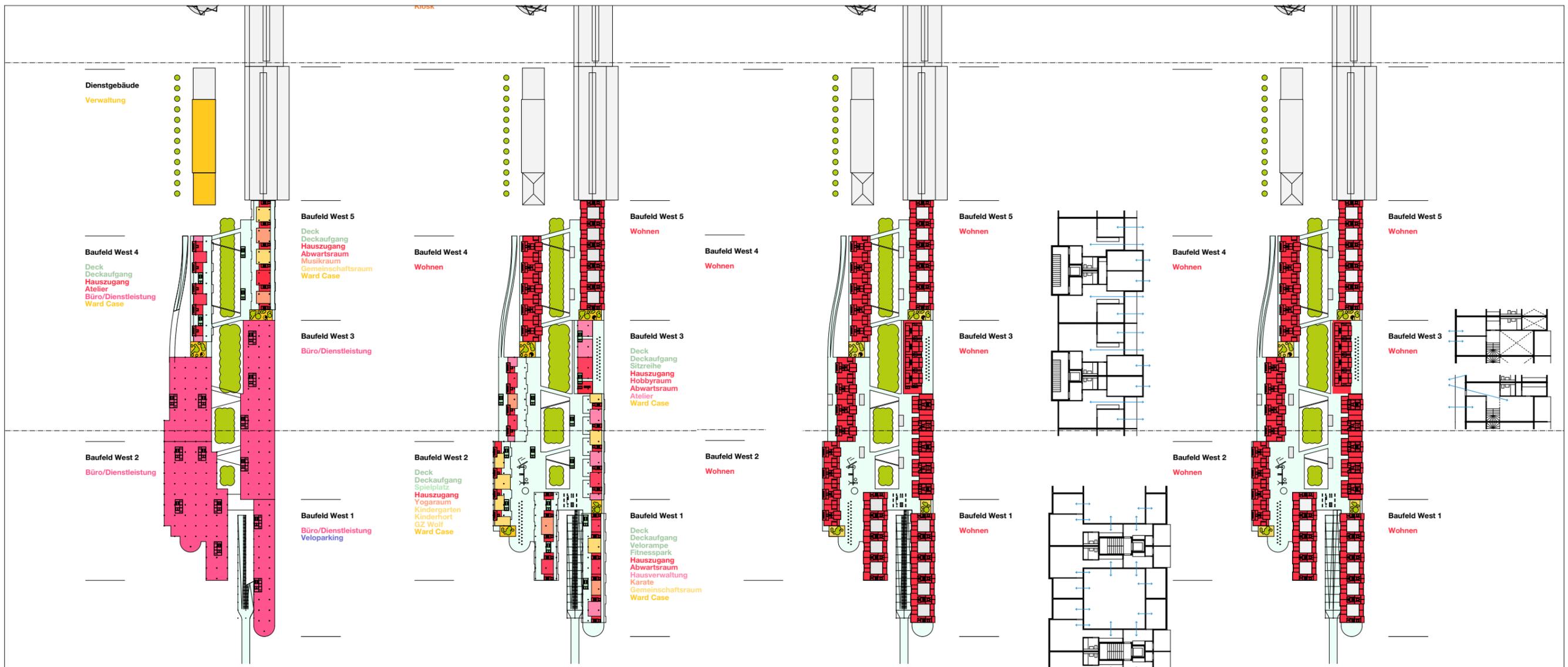


3. Obergeschoss 1:1'000

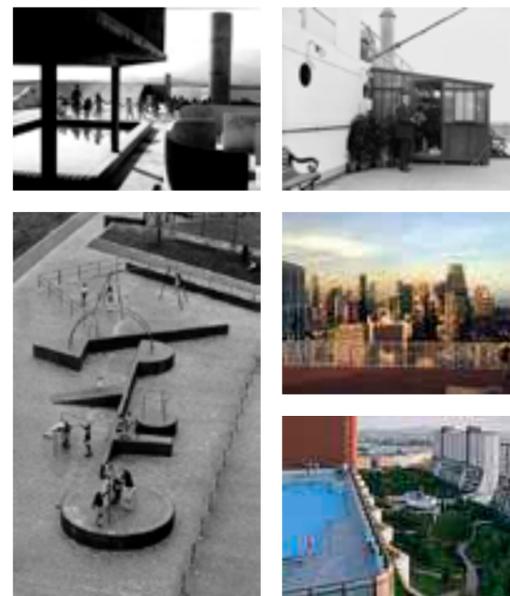


4. Obergeschoss 1:1'000

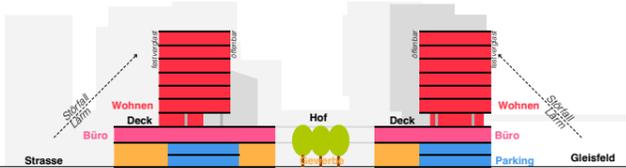
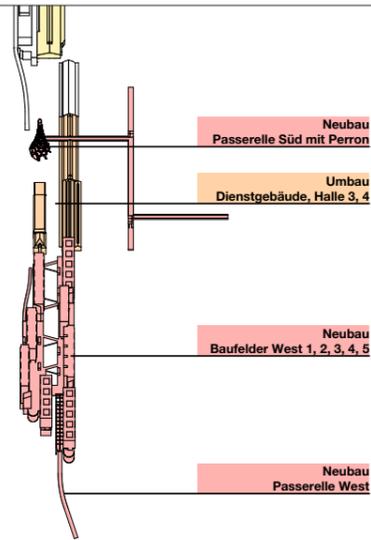
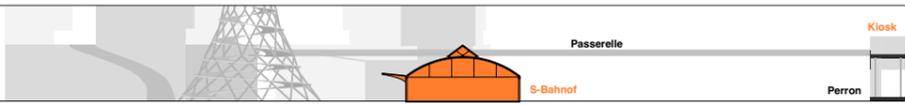




Das Freiraumkonzept thematisiert die beiden unterschiedlichen Stadtebenen – den Stadtboden und die «Decks». Die Übergänge von «Bug» und «Heck» zum Stadtraum werden von kräftigen Baumpflanzungen gebildet. Auf der unteren Stadtebene bestehen primär zwei Freiraumtypen. In der Arealmitte wird ein befestigter, offener Platz zwischen neuem S-Bahnhof und geschütztem Dienstgebäude angelegt. Auf diesem Platz steht auch der offene Turm mit der Passerelle zum Gottesacker. Auf der Grundfläche des Turms ist ein Wasserspiegel vorgesehen. Nördlich wird der Platz vom benachbarten «Stadtboskett» auf dem City Gate räumlich gefasst. Beidseitig schliessen zwei langgestreckte Hofräume an den zentralen Platz an. Beide Höfe werden mit einem Belagsraster aus grossformatigen Betonplatten versehen. Entsiegelte und in rhythmischer Abfolge angeordnete Bereiche werden mit Pappelhainen besetzt. Diese Baumkörper zeichnen sich durch einen informellen, ruderalen Charakter aus und nehmen unterschiedliche Nutzungen in sich auf. Über die Gewerbehöfe sind Brücken gespannt, von denen Kletterpflanzen, wie Pfeifenwinde, wilder Wein, Waldrebe und Kiwi von oben nach unten greifen und den Luftraum besetzen.



Die obere Stadtebene der gemeinschaftlichen «Decks» weist artifiziere Qualitäten als der Stadtboden auf. Grünräume sind in gefasster Form sowohl im Aussenraum wie in den Innenräumen denkbar. Solche Innenräume werden durch Glashäuser ausgebildet, die wie Bandscheiben zwischen zwei Gebäude gesteckt sind. In dieser Position schliessen sie Häuser zu Zeilen zusammen und dienen so auch dem Lärmschutz. In Bezug auf die Metaphorik des Schiffes sind die sogenannten «Wardian cases» zu erwähnen: In diesen «gläsernen» Kästen wurden im 19. Jh. exotische Pflanzen aus Übersee nach Europa gebracht. Solche Räume kennen wir beispielsweise auch vom Barbican Centre in London. Die Glashäuser auf den gemeinschaftlichen «Decks» dienen unterschiedlichen Anlässen jeweils einer Hausgemeinschaft. Es kann aber auch Freiräume ohne Vegetation auf einem «Deck» geben – beispielsweise «steinere Gärten» wie der Dachgarten der Unité in Marseille. Im Freigeschoss des «Decks» sind im Zusammenwirken mit dem Aussenraum neben den Zugängen zu den «Aufbauten» mit Wohnnutzung unterschiedliche, gemeinschaftliche und kommerzielle Funktionen denkbar (vergleiche dazu die Grundrisse der Geschosse 1 bis 3).



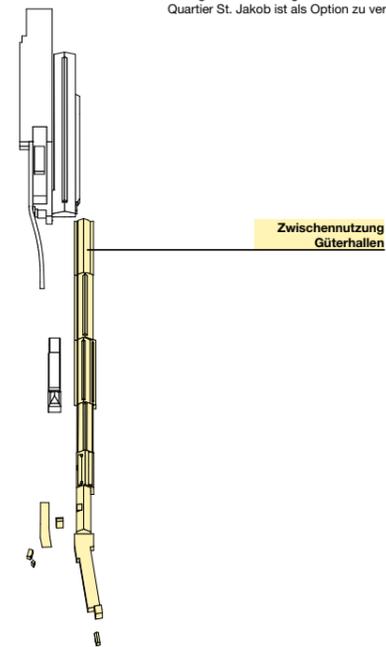
Mit der Idee der zwei Stadtebenen wird einerseits direkt am Bestand (UAG-Gebäude) weitergearbeitet. Andererseits werden mit dem Prinzip der Schichtung von Nutzungen Antworten auf die Herausforderungen hinsichtlich Lärm und Störfall gesucht. Im Bereich mit dem höchsten Störfallrisiko werden mit der Parkierung unempfindliche Nutzungen angeordnet. Hier können ein bis zwei Sockelgeschosse geschlossen bleiben. Darüber befinden sich ein bis zwei Geschosse mit Büros und Dienstleistung mit mässiger Empfindlichkeit.

Die Wohnnutzungen sind in den Aufbauten untergebracht. Über Grundrischnachweise (siehe Blätter links) wird aufgezeigt, wie sämtliche Wohnungen lärmabgewandt oder über ausreichend grosse Atrien gelüftet werden können. Der Konzeptvorschlag wurde bezüglich Lärmimmissionen durch EBP rechnerisch überprüft. Die Grenzwerte werden überall eingehalten.

Die Ansicht von Süden und dem Gleisfeld zeigt die Absichten bezüglich der Höhenentwicklung und der Silhouettenbildung. Zentraler Aspekt einer kontinuierlichen und ausgeglichenen Silhouette ist der Einbezug des Bestandes, nämlich der zwei schützenswerten Güterhallen. Zum einen erfolgt deren Einbindung über reduzierte Sockel- und Gebäudehöhen in den Anschlussbereichen, zum anderen durch die mittige Setzung des "Turms" in Form eines Hochpunktes. Den Horizont des mittigen Arealteils bilden schliesslich die Baumkronen des City Gates. Damit wird ein Gleichgewicht zwischen westlichem, östlichem und zentralem Arealteil geschaffen.

ETAPPE I ab 2017

Die dritte Etappe umfasst den Umbau des UAG-Gebäudes zur Citylogistik (Sockelbau) und die Entwicklung der östlichen Arealhälfte. Vier Baukörper sind für die Bauten im Südosten vorgesehen. Drei weitere Baufelder stehen in Form von Aufstockungen auf den UAG-Sockel zur Verfügung. Der bestehende UAG-Aufbau kann weiter als Büro genutzt oder umgebaut werden. Die dritte Passerelle Ost ins Quartier St. Jakob ist als Option zu verstehen.



Ansicht 1:1'000

3.5 TEAM 4

HHF ANTÓN & GHIGGI TEAMVERKEHR.ZUG

3.5.1 KONZEPTION

Das Planungsteam HHF | antón & ghiggi | TEAMverkehr.zug basiert seinen Vorschlag für die Entwicklung des Areals auf zwei Beobachtungen im umgebenden Raum: Zum einen bezieht er sich auf die Fortführung der bestehenden öffentlichen Raumachse zwischen dem Bahnhof SBB und dem Areal Wolf Basel und zum anderen auf die Charakteristiken der einzelnen städtischen Räume in der Umgebung. Darauf aufbauend formulieren sie die wesentlichen Prämissen ihrer Gebietsentwicklung: eine offene Stadtstruktur und ein länglicher öffentlicher Raum. Für die Bebauung des Areals formuliert das Planungsteam in der Folge eine offene «Doppelzeile». Im Norden entlang der St. Jakobs-Strasse ist es eine längliche, in regelmässigen Abständen durchbrochene und höhen-gestaffelte «Neubauzeile». Im Süden mit dem Erhalt der historischen Hallen eine «Bestandszeile».



Abbildung 13: Modell Team 4

Zwischen den Gebäudezeilen ergibt sich so eine Aneinanderreihung von Plätzen («Enfilade») mit unterschiedlichen Qualitäten. Der nördliche Strassenraum der St. Jakobs-Strasse wird ebenerdig aufgefüllt und als städtischer «Boulevard» ausgestaltet. Die Nutzungsverteilung sieht in den historischen Hallen günstige Gewerbenutzungen vor. In der Neubauzeile sind es vertikal gestapelte Nutzungen mit öffentlichen Erdgeschossen, etwa fünf Geschossen Wohnnutzung darüber sowie Büronutzungen zuoberst. Daraus ergibt sich im Westen ein gemischt genutztes Areal, im Osten ist es ein reiner Gewerbepark mit Logistik. Aufgrund kritischer Rückmeldungen des Beurteilungsgremiums zum weitgehenden Erhalt der historischen Hallen und zur gewerbelastigen Nutzungsverteilung überarbeitete das Planungsteam sein Konzept.

Städtebau

In der finalen Version wendet sich das Planungsteam vom Prinzip der offenen Doppelzeile ab und konzipiert einen kontinuierlichen, geschlossenen Stadtraum. Im westlichen Arealteil ist eine nach Osten geöffnete Ringneubebauung vorgesehen – ähnlich dem Vorschlag anderer Strategien. Entlang der Strassen und Gleise werden schlanke, zusammenhängende Gebäudekörper gesetzt. Sie weisen im Norden eine ausgeprägte Tiefen- und Höhenstaffelung auf und bilden damit die Parzellierung ab. Der Anstieg der Gebäude erfolgt tendenziell von der Mitte des Areals aus zum Rand hin und berücksichtigt eine minimale Verschattung gegen Süden. Ergänzt wird die Ringneubauung durch ein solitäres Hochhaus am westlichen Arealende. Die heutigen historischen Hallen werden in diesem Bereich komplett durch Neubauten ersetzt. In der angrenzenden Mitte des Areals werden das Dienstgebäude und die historischen Hallen 3 und 4 erhalten. Die Gebäude werden ostseitig durch längliche Bauten ergänzt. Die Höhenzunahme der Gebäude erfolgt auch hier von der Mitte aus nach aussen. Die in der ursprünglichen Version geplante offene Stadtstruktur ist in diesem Teil noch gut erkennbar. Ganz im Osten werden das bestehende UAG-Gebäude und die südlich angrenzende Halle erhalten. Die Etappierung erfolgt von West nach Ost. Die kleinteilige Parzellierung erlaubt auch andere Etappierungen.

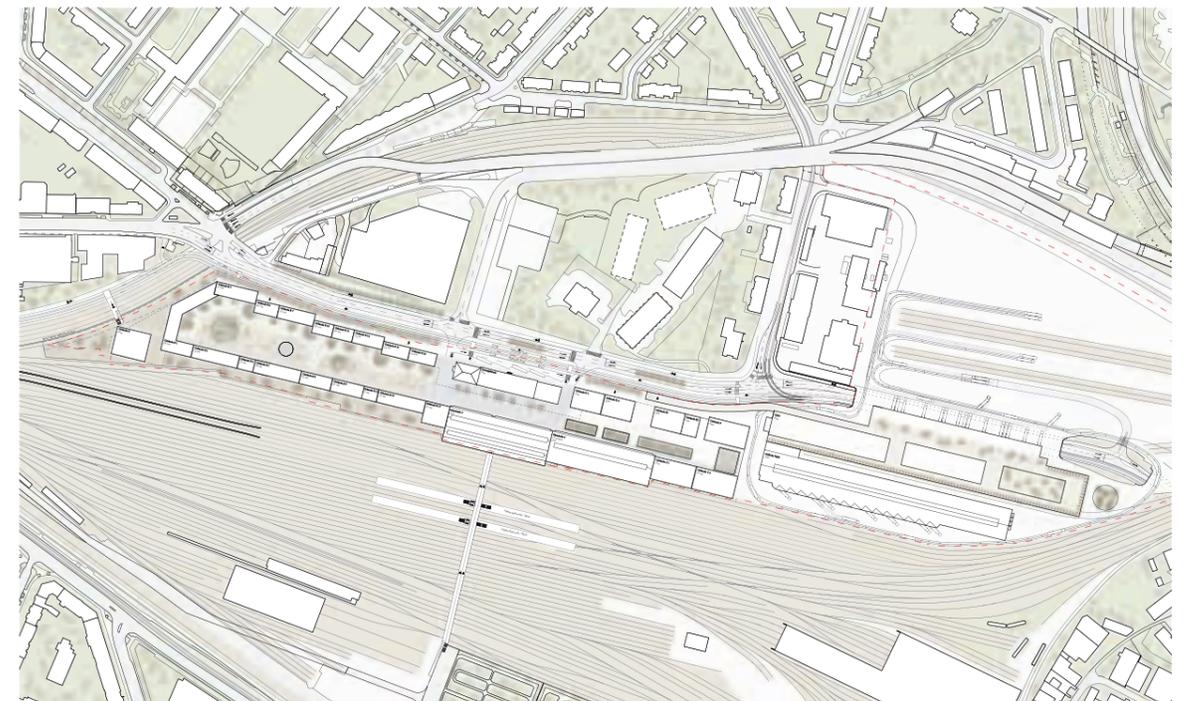


Abbildung 14: Situationsplan Team 4

Freiraum

Das überarbeitete Konzept hält an der ursprünglichen Idee von zwei parallelen, unterschiedlichen Stadträumen fest. Im Inneren der Bebauung entsteht ein länglicher Freiraum mit einer Abfolge von unterschiedlichen öffentlichen Räumen («Enfilade»). Im parallel dazu laufenden Stadtraum der St.-Jakobs-Strasse bleibt der «städtische Boulevard» mit der neuen Tramlinie erhalten. Ein länglicher Freiraum mit Ruderalflächen entlang der Südkante des Areals ergänzt das Konzept.

Nutzungen

Statt dem ursprünglichen durchmischten Quartier zeigt das finale Konzept klar zonierte Nutzungen. In der Ringbebauung ist eine reine Wohnnutzung vorgesehen. Ergänzt wird diese durch einzelne publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen. Das solitäre Hochhaus ganz im Westen ist als reines Bürohochhaus konzipiert. In der Mitte des Areals befindet sich der Mobilitätshub ergänzt mit öffentlichen, Gewerbe-, Gastronomie- und Verkaufsnutzungen. In den an das Zentrum angebauten ostseitigen Gebäuden sind Dienstleistungsnutzungen geplant. Das bestehende UAG-Gebäude wird weiterhin für City-Logistik und produzierendes Gewerbe genutzt.

Verkehr/Erschliessung

Für den ÖV ist eine Verbesserung des Angebots durch den Bau einer neuen S-Bahn-Station und einer neuen Tramlinie in der St. Jakobs-Strasse geplant. Für den Veloverkehr wird eine neue Route von West nach Ost in die St. Jakobs-Strasse gelegt. Die Verbindung nach Süden erfolgt über eine Passerelle über das Gleisfeld. Das Areal selber ist mit Ausnahme des Mobilitätshubs autofrei und ausschliesslich für Fussgänger zugänglich. Der MIV wird jeweils westlich und östlich des Dienstgebäudes in das Areal eingelassen und erschliesst von dort via Tiefgaragen die jeweiligen Arealteile. Die Zu- und Wegfahrt für den schweren Nutzverkehr erfolgt räumlich getrennt über die «Linse» in der Überdeckung der St. Jakobs-Strasse.

Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Auf die herausfordernden Rahmenbedingungen bezüglich Lärm reagiert die städtebauliche Setzung mit der geschlossenen Zeile entlang der Südkante. Damit werden die dahinterliegenden südseitigen Wohnnutzungen lärmtechnisch geschützt. Zusätzlich erarbeitete das Team Wohnungsgrundrisse, die ein durchgestecktes Wohnen und Lüften auf der lärmabgewandten Seite möglich machen. Aus Störfallsicht wird versucht, empfindliche Nutzungen möglichst nicht an exponierter Stelle anzuordnen und Spielräume für bauliche Massnahmen freizulassen.

3.5.2 WÜRDIGUNG

Der Ansatz des Planungsteams HHF | antón & ghiggi | TEAMverkehr.zug wurde für die Schlussbesprechung gründlich überarbeitet und greift dabei Erkenntnisse der übrigen Teams auf. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums ist dies im Sinne des dialogorientierten Prozesses und wird positiv beurteilt. Die städtebauliche Überarbeitung vermag das Beurteilungsgremium aber nicht vollständig zu überzeugen. Zwar werden gute Elemente aus anderen Strategien aufgenommen, die Umsetzung wirkt aber noch bruchstückhaft und die Kohärenz der Gesamtfigur ist mit der Überarbeitung verloren gegangen. Die städtebauliche Form erscheint nun als ein «Zwischending» zwischen offener Stadtstruktur mit Einzelhäusern und einer geschlossenen Hoftypologie. Die Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude ist nicht nachvollziehbar. Die Setzung des solitären Hochhauses im Westen wirkt zufällig. Demgegenüber sind die Ansprüche der Denkmalpflege gut gelöst. Durch den grossen Hofraum und den sorgfältigen Umgang mit den starken Themen des Ortes (Symmetrie, Freistellung Dienstgebäude, langer Hofraum usw.) gelingt eine identitätsvolle Weiterentwicklung des Areals als Teil der Stadt. Positiv fällt auf, dass die Achse der Anlage durch die Passerelle gestärkt wird.

Der Innenhof wird grosszügig als Freiraum freigehalten und die an der Südkante vorgesehenen Aussenflächen werden als gut beurteilt. Die Aussenraumqualitäten im Wohnbereich werden vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gebäudehöhen kritisch betrachtet. Ferner wirft die Gestal-



Abbildung 15: Visualisierung Team 4

tung unterschiedlicher Freiräume Fragen auf. Die Ruderalfläche im Innenhof des Wohnteils ist auf dem Dach der darunterliegenden Tiefgarage nicht glaubwürdig. Im Osten wäre auf dem UAG-Dach eine andere Nutzung nötig. Der Garten auf dem Dach des Gebäudes und die Möglichkeiten für dessen informelle Aneignung sind nicht unproblematisch.

Bei der Nutzungsverteilung wird die klare Zonierung begrüsst. Die einzelnen Nutzungszonen werden als tauglich und sinnvoll erachtet. Bei der westlichen Wohnnutzung scheint das Verhältnis zwischen Wohnen im Erdgeschoss und der teils sehr hohen Gebäude noch nicht optimal gelöst. Ausserdem stellt sich die Frage, ob die Orientierung der Loggias nach Norden attraktiv ist. Die City-Logistik im unveränderten UAG-Gebäude wird als funktionsfähig angesehen. Erfreut ist das Beurteilungsgremium zudem über die kritische Frage des Planungsteams nach der «verträglichen Dichte» im Gebiet. Angesichts der geforderten Quadratmeter Nutzfläche im Areal scheint sich das Team intensiv mit dieser Frage beschäftigt zu haben und macht entsprechend Vorschläge zur maximal verträglichen Nutzfläche.

Für die Verbesserung der Erschliessung mit dem ÖV wird eine neue Tramlinie in der St. Jakobs-Strasse begrüsst. Die Umsetzung der Tramlinie ist aber nicht gesichert. In diesem Zusammenhang wird auch die Umgestaltung und ebenerdige Auffüllung der St. Jakobs-Strasse vorgeschlagen. Gemäss Aussage des Planungsteams wäre damit die Bewältigung des heutigen Verkehrsaufkommens möglich. Die Querung der stark befahrenen Strasse würde durch die ebenerdige Gestaltung einfacher und der heutige Stadtraum würde aufgewertet. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums ist diese Massnahme grundsätzlich gut. Der Nachweis der Machbarkeit und der gesteigerten Attraktivität wäre aber noch zu erbringen.

Das Team reagiert gut auf die vorhandenen Lärmeinschränkungen. Das Konzept weist nur noch minimale Probleme auf. Der Effekt der angehobenen St. Jakobs-Strasse wäre bezüglich veränderter Lärmimmissionen aber zu prüfen. Die Anhebung der Lärmquelle könnte zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen führen. Auch zu den Einschränkungen betreffend Störfallrisiken werden gute Antworten gefunden. Die zum Teil sehr hohen Gebäude erfordern jedoch weitere Massnahmen bezüglich Fluchtmöglichkeiten.

Abschliessend lässt sich festhalten, dass der Ansatz von HHF und Team ansprechende Eigenschaften aufweist und Ähnlichkeiten mit anderen überzeugenden Strategien hat. Er wirkt in der Ausarbeitung aber noch zu bruchstückhaft (z.B. mangelndes Zusammenspiel Hochhaus und Wohnblock) und zu wenig kohärent. Der Ansatz überzeugt das Beurteilungsgremium nicht abschliessend und wird für die weitere Planung des Gebiets Wolf Basel nicht weiterverfolgt.

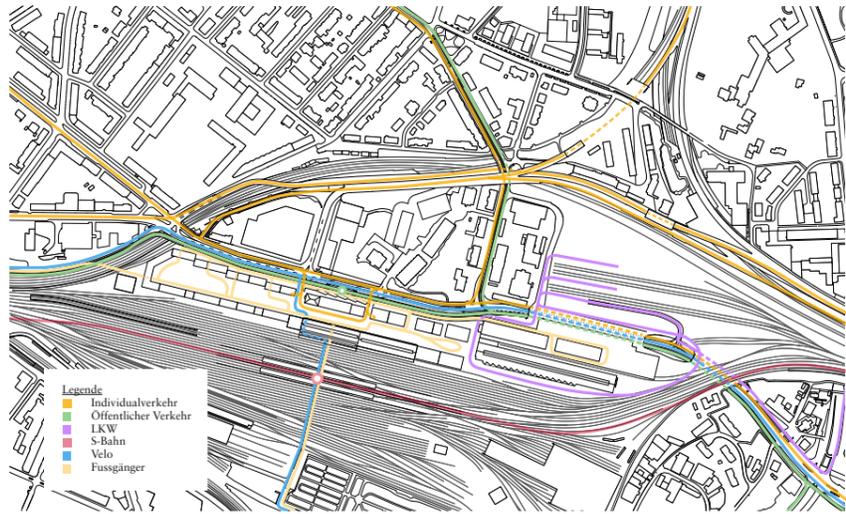
STUDIENAUFTRAG WOLF BASEL Schlussbesprechung

ZWEI ZEILEN MIT ENFILADE



M 1:10'000

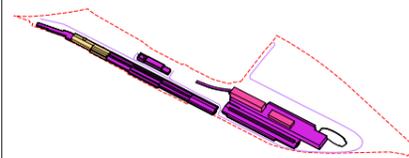
ERSCHLIESSUNG



ETAPPIERUNG

0 Bestand 2017

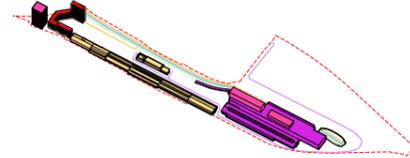
Bestand 2017



Büro 16'900m²
Stilles Gewerbe 8'550m²
City Logistik 48'600m²

TOTAL
75'550m²

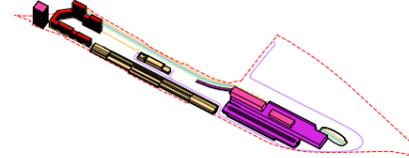
I Wohnen und Arbeiten entsteht Logistik zieht ins UAG



Wohnen 28'070m²
Büro 35'800m²
Stilles Gewerbe 20'550m²
Öffentl. Nutzung 320m²
Verkauf/ Gastronomie 70m²
City Logistik 36'700m²

TOTAL
121'510m²

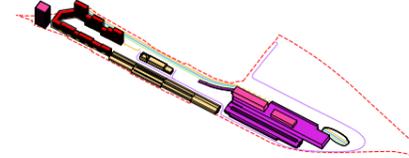
II A Das Quartier wächst Alpiq zieht um



Wohnen 45'695m²
Büro 35'800m²
Stilles Gewerbe 12'080m²
Öffentl. Nutzung 630m²
Verkauf/ Gastronomie 70m²
City Logistik 36'700m²

TOTAL
130'975m²

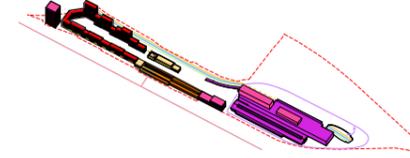
II B Das Quartier wächst Wohnen anstelle von Güterhalle



Wohnen 62'900m²
Büro 35'800m²
Stilles Gewerbe 12'160m²
Öffentl. Nutzung 940m²
Verkauf/ Gastronomie 70m²
City Logistik 36'700m²

TOTAL
148'570m²

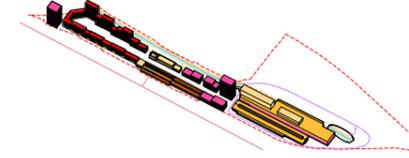
III Das Quartier wird fertiggestellt Der Mobility Hub entsteht



Wohnen 72'350m²
Büro 45'700m²
Stilles Gewerbe 5'100m²
Öffentl. Nutzung 2'895m²
Verkauf/ Gastronomie 3'010m²
City Logistik 36'700m²
Mobility Hub 2'670m²

TOTAL
168'425m²

IV Business Park entsteht Neuprogrammierung UAG

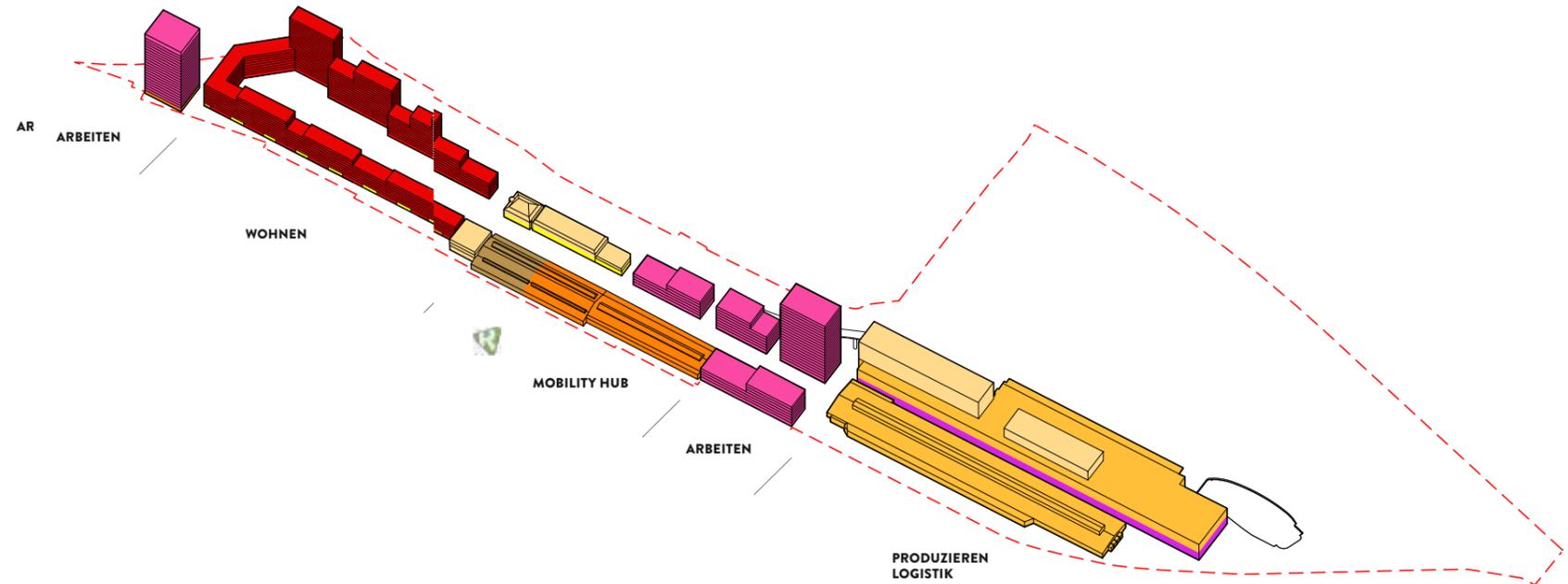


Wohnen 72'350m²
Büro 45'700m²
Stilles Gewerbe 22'000m²
Prod. Gewerbe 22'500m²
Öffentl. Nutzung 2'895m²
Verkauf/ Gastronomie 3'010m²
City Logistik 14'200m²
Mobility Hub 2'670m²

TOTAL
200'550m²

HHF | Antón & Ghiggi | TeamVerkehr

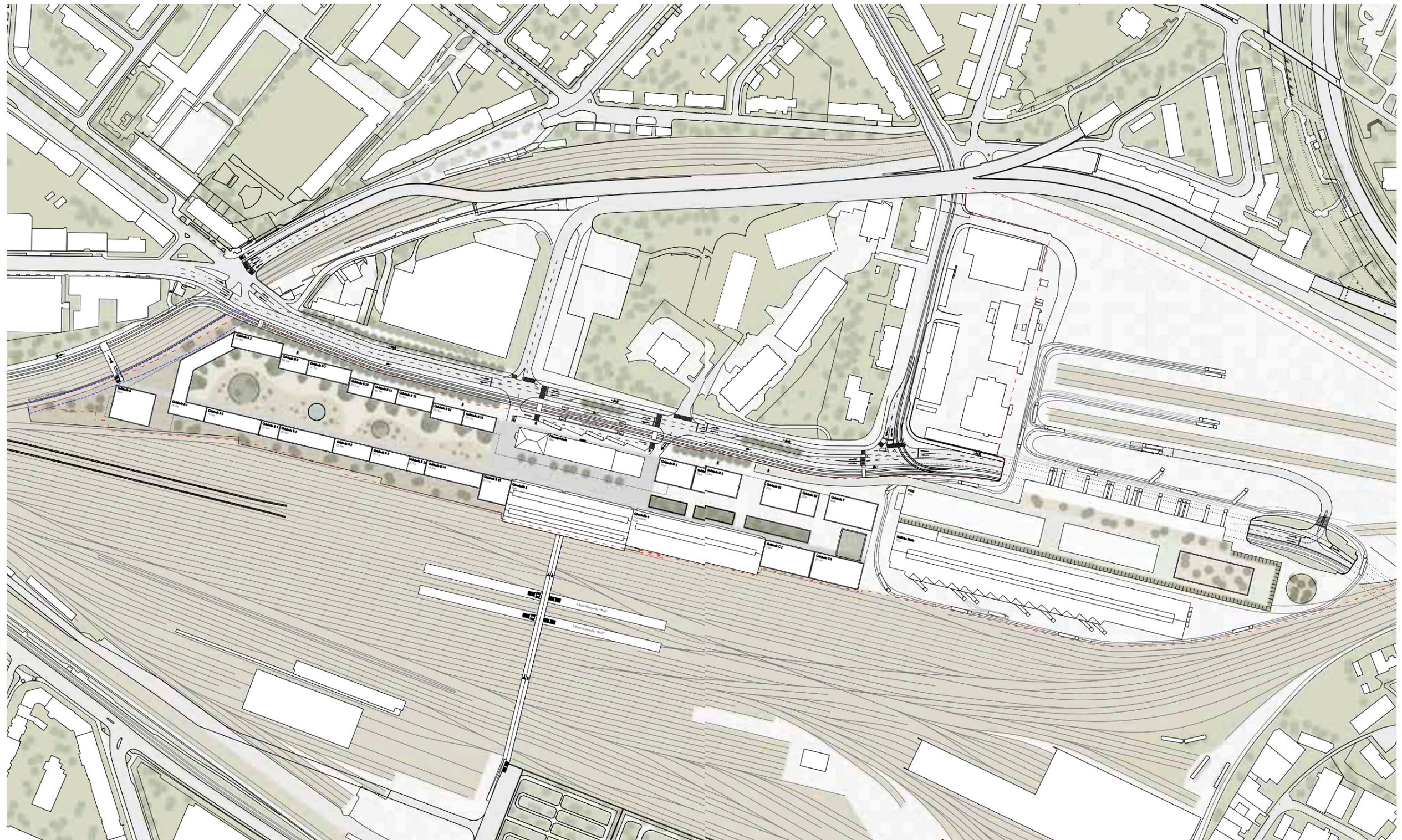
ZONIERTE NUTZUNGEN



Legende
Gastronomie, Verkauf
Produzierendes Gewerbe
Stilles Gewerbe
Öffentliche Nutzungen
City Logistik
Büro
Wohnen
Mobility Hub

STUDIENAUFTRAG WOLF BASEL Schlussbesprechung

VOM RUDERALPARK ZUR URBANEN GARTENTERRASSE AUF DEM UAG



M 1:1'000

HHF | Antón & Ghiggi | TeamVerkehr



STUDIENAUFTRAG WOLF BASEL Schlussbesprechung

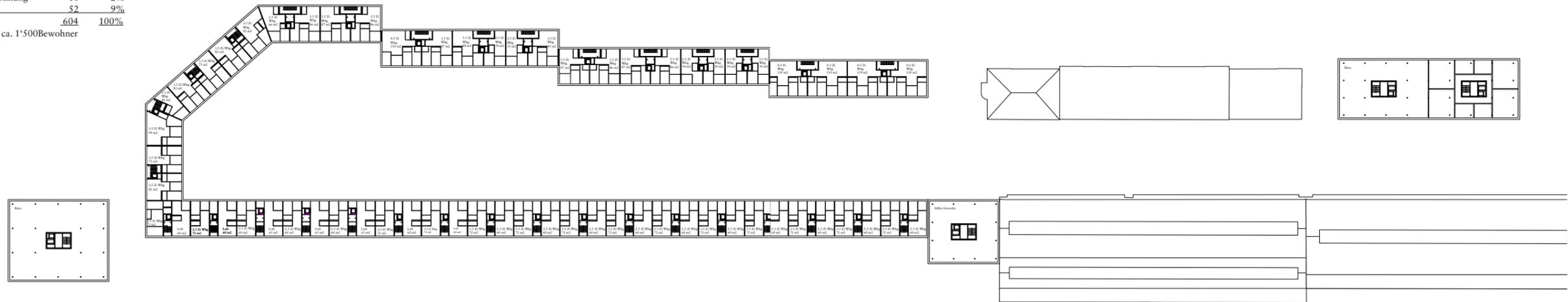


REGELGESCHOSS

WOHNUNGSMIX GESAMT:

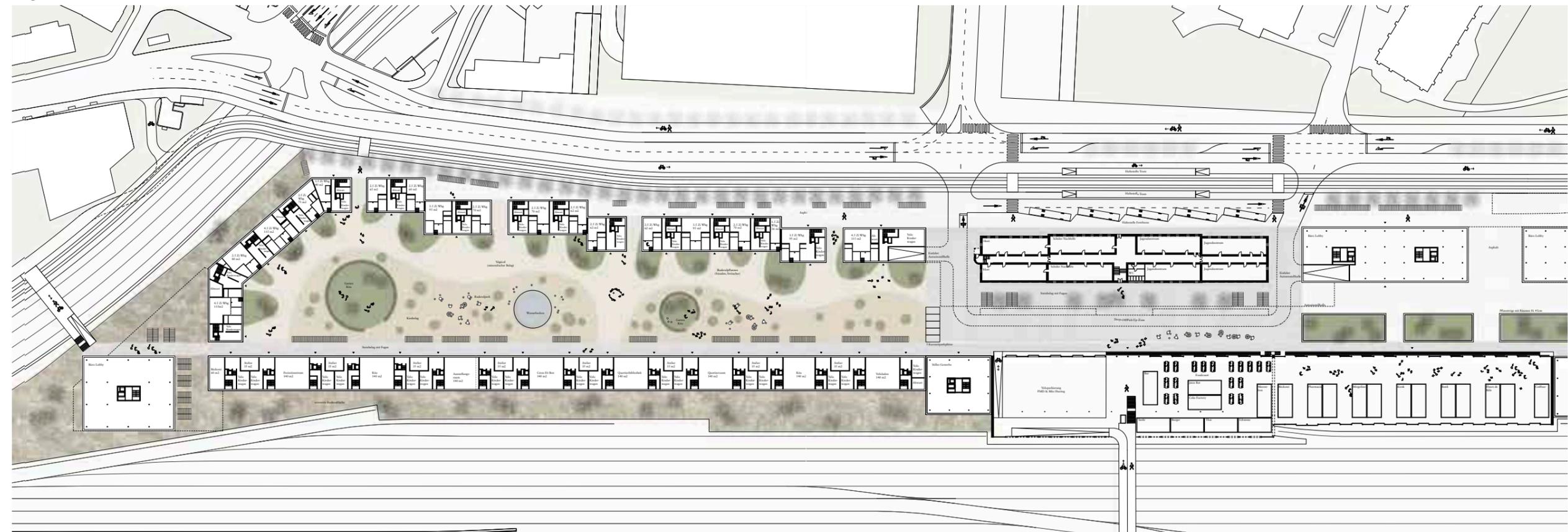
4.5 Zimmer Wohnung	41	7%
3.5 Zimmer Wohnung	337	55%
2.5 Zimmer Wohnung	164	27%
1.5 Zimmer Wohnung	10	2%
Loft	52	9%
Gesamt	604	100%

ca. 1'500 Bewohner



WOHNEN & ARBEITEN AM ENFILADE MIT ÖV ANSCHLUSS

Erdgeschoss



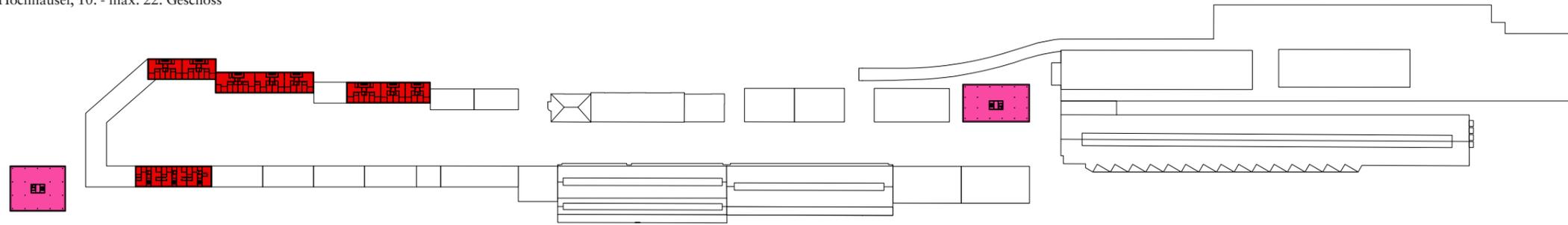
M 1:500

HHF | Antón & Ghiggi | TeamVerkehr



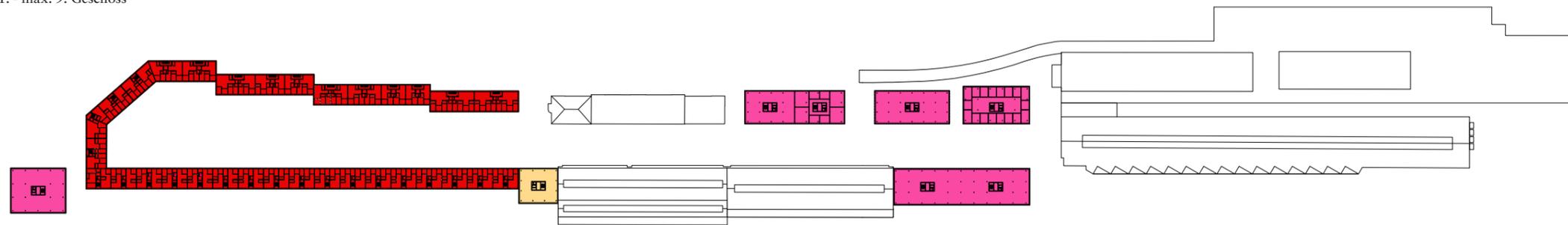
AUSSICHT ÜBER BASEL

Regelgeschoss Hochhäuser, 10. - max. 22. Geschoss



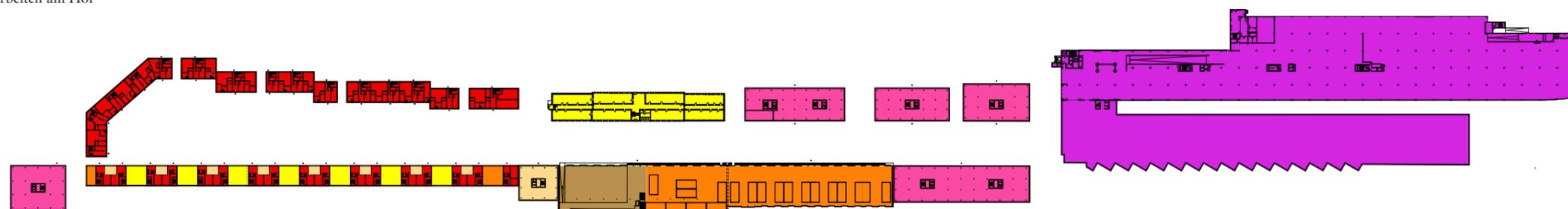
WOHNUNGSTYPOLIGIEN

Regelgeschoss 1. - max. 9. Geschoss



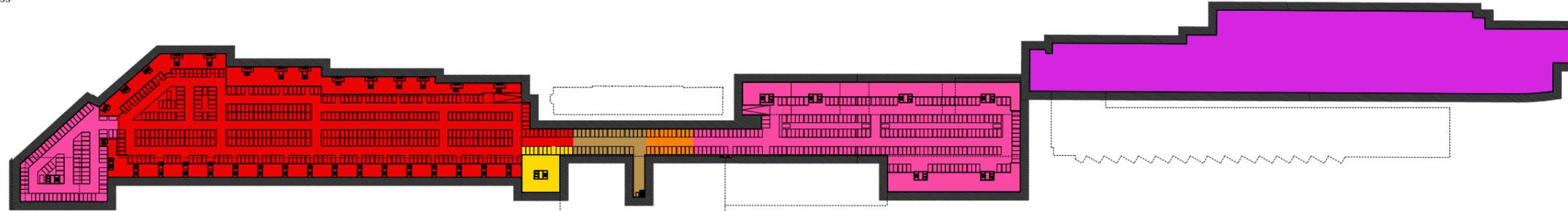
DURCHMISCHTES ERDGESCHOSS

Wohnen und Arbeiten am Hof



PARKIEREN, ANLIEFERN UND LAGERN

Untergeschoss



- Legende
- Gastronomie, Verkauf
 - Produzierendes Gewerbe
 - Stilles Gewerbe
 - Öffentliche Nutzungen
 - City Logistik
 - Büros
 - Wohnen
 - Mobility Hub

M 1:1'000

HHF | Antón & Ghiggi | TeamVerkehr



STUDIENAUFTRAG WOLF BASEL Schlussbesprechung



EIN NEUES QUARTIER ENTLANG DER GELEISE



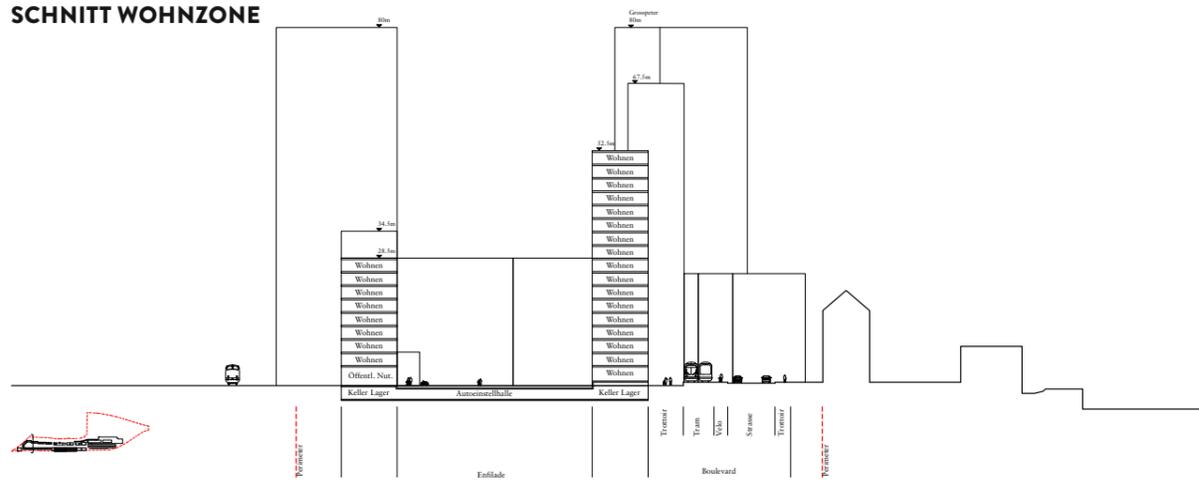
GRÜNER HOF



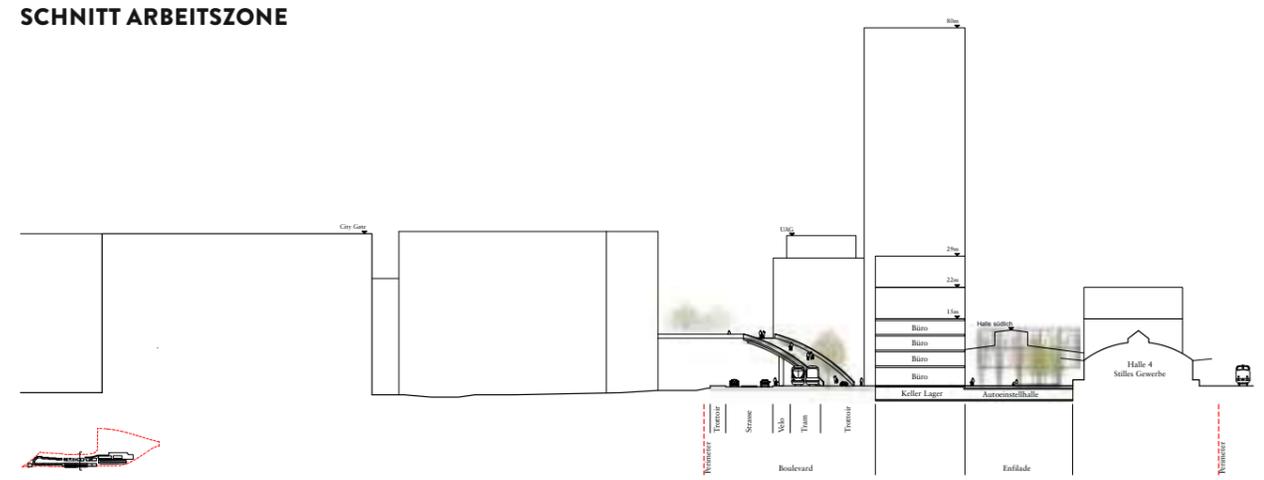
AM BOULEVARD



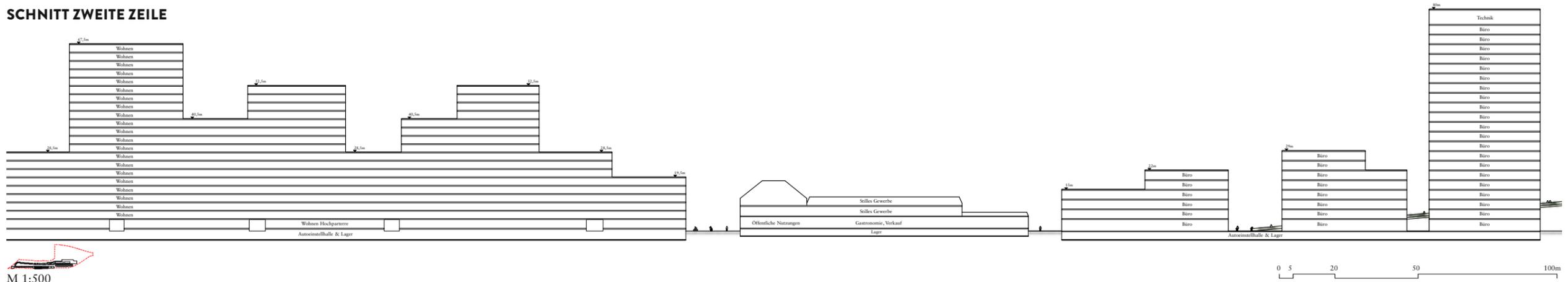
SCHNITT WOHNZONE



SCHNITT ARBEITSZONE



SCHNITT ZWEITE ZEILE



M 1:500

HHF | Antón & Ghiggi | TeamVerkehr

3.6 EMPFEHLUNGEN DES BEURTEILUNGSGREMIUMS ZUM WEITEREN VORGEHEN

Aus Sicht des Beurteilungsgremiums hat der angelegte Prozess mit Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen und den Möglichkeiten, konsultativ Spezialisten um Rat zu fragen, zu einer sehr hohen Qualität der eingebrachten Ansätze geführt. Es entstanden vier unterschiedliche Vorschläge. Das Beurteilungsgremium war von zwei Ansätzen besonders überzeugt und hat vorgeschlagen, diese weiterzuverfolgen:

- Die stimmig anmutende, kohärente und identitätsstiftende Hofraumfigur von Christ & Gantenbein und Team mit der intensiven Belebung und Grösse des Innenhofs, speziell im Westteil des Areals.
- Der funktionale Ansatz von EM2N und Team mit der klaren Zonierung, der etappierten Umsetzung und besonders mit den räumlichen und funktionalen Entwicklungsmöglichkeiten im Ostteil (UAG, Logistik) des Areals.

Das Beurteilungsgremium hat zum Abschluss des städtebaulichen Studienauftrags empfohlen, in Rücksprache mit den beratenden Experten und der Projektleitung die jeweiligen Stärken der beiden Ansätze von Christ & Gantenbein und Team und EM2N und Team zusammenzuführen und als städtebauliches Richtprojekt auszuarbeiten. Für die Zusammenführung ist im Grundsatz die städtebauliche Typologie von Christ & Gantenbein mit der klar zonierte Nutzungsverteilung, der etappierten Umsetzbarkeit und Robustheit des Ansatzes von EM2N zu vereinen.

Das Vorgehen zur Festlegung der Stärken der beiden Ansätze und die Art und Weise der Zusammenführung wurde in der Folge wie in Kapitel 2.5.2 beschrieben umgesetzt.

3.7 GENEHMIGUNG DES SCHLUSSBERICHTS ZUM STÄDTEBAULICHEN STUDIENAUFTRAG

Mit ihren Unterschriften genehmigten die Mitglieder des Beurteilungsgremiums den Schlussbericht zum städtebaulichen Studienauftrag am 2. März 2018 in Basel.

Harry Gugger, Fachexperte Städtebau und Architektur, Jurypräsident

Roger Boltshauser, Fachexperte Städtebau und Architektur

Astrid Staufer, Fachexpertin Städtebau und Architektur

Günther Vogt, Fachexperte Landschaftsarchitektur

Susanne Zenker, SBB Immobilien

Peter Wicki, SBB Immobilien

Beat Aeberhard, Kanton Basel-Stadt

Ersatz Sachexperten

Philippe Marti, SBB Immobilien

Jan Pfister, Kanton Basel-Stadt

Martin Sandtner, Kanton Basel-Stadt

4. WÜRDIGUNG DES STÄDTEBAULICHEN RICHTPROJEKTS

Das städtebauliche Richtprojekt entstand auf Basis der beiden Vorschläge von Christ & Gantenbein und EM2N aus dem 2017 durchgeführten Studienauftrag. Die Qualitäten der beiden Projektideen wurden im städtebaulichen Richtprojekt vereint. Projektkonzeption und Würdigung werden anschliessend beschrieben.



Abbildung 16: Modell städtebauliches Richtprojekt

4.1 PROJEKTKONZEPTION UND WÜRDIGUNG

4.1.1 KONZEPTION

Das Planungsteam vereint im städtebaulichen Richtprojekt die beiden Ansätze von Christ & Gantenbein und EM2N aus dem städtebaulichen Studienauftrag. Vom Entwurf von Christ & Gantenbein wird die städtebauliche Typologie mit der kohärenten und identitätsstiftenden Hofraumfigur und einem grossen, durchgehenden Innenhof übernommen. Von EM2N werden die klare Nutzungsverteilung von West nach Ost, die etappierte Umsetzbarkeit und Robustheit des Ansatzes und die flexiblen räumlichen und funktionalen Entwicklungsmöglichkeiten im Ostteil (UAG, Logistik) des Areals integriert.

Städtebau

Das Richtprojekt hält an der städtebaulichen Grundidee von Christ & Gantenbein aus dem Studienauftrag mit einem «umbauten Park» (Ringbebauung) fest. Es schlägt für die herausfordernde städtebauliche Inselsituation und die restriktiven Rahmenbedingungen durch Lärm und Störfall eine in Ost-West-Richtung weit ausgedehnte und lärmgeschützte längliche, geschlossene Hofraumfigur vor. Die Hofraumfigur besteht aus verschiedenen, zusammenhängenden Gebäudekörpern. Diese entsprechen jeweils ungefähr den Baufeldlängen der ursprünglichen historischen Hallen. Durch horizontale und vertikale Versetzungen der einzelnen Gebäudekörper zueinander

entstehen gestaffelte Fassaden und Dachlandschaften, die die Gesamtfigur harmonisch strukturieren. Das historische Dienstgebäude und die Hallen Nr. 3 und 4 werden in der Mitte der Hofraumfigur eingebettet. Das bestehende UAG-Gebäude wird ebenfalls erhalten und in die Gesamtfigur eingegliedert und mit einem südlichen Logistikanbau ergänzt. Das städtebauliche Zentrum des Areals bilden so die erhaltenen historischen Bauten mit Denkmalrelevanz. Von diesem historischen Zentrum aus wächst der Gebäudekörper zu den Rändern hin in die Höhe. Am Rand erreicht die Bebauung eine maximale Gebäudehöhe von 30 Metern. Für den Städtebau hat das Planungsteam ein detailliertes morphologisches Regelwerk entwickelt. Dieses beschreibt ausführlich die Regeln der Formfindung und zeigt die Variationsmöglichkeiten der Morphologie auf.

Freiraum

Der mehr als 570 Meter lange «Wolfshof» innerhalb der Hofraumfigur bildet den zentralen Begegnungs- und Bewegungsort des Richtprojekts. Der grosse Hof nimmt die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzungen in den anliegenden Gebäuden auf und berücksichtigt diese in unterschiedlichen Ausprägungen. Die Hoffläche des «Wolfshofs» wird von Fassade zu Fassade mit einem befahrbaren Plattenbelag aus Natursteinen ausgelegt und als «offener Durchgangsraum» konzipiert. Zwei grosse, nicht unterbaute, mittig eingelegte chaussierte Felder im Westen und Osten des Hofes schaffen Flächen für tiefwurzelnde, möglichst heimische Bäume und Pflanzen. Diese innenliegenden, chaussierten Flächen sind als «ruhende Räume» konzipiert. Sie können auf die Nutzungsbedürfnisse der umliegenden Nutzungen abgestimmt werden. Beispielsweise können im Wohnhof Kinderspielplätze angeordnet oder alte Bahnwagen als Kaffee, Kinderhort, Bibliothek oder Werkstatt umgenutzt werden. Am Ostende des Hofes kann der «Wolfshof» auf das Dach des neuen südlichen Anbaus an das UAG-Gebäude verlängert werden. Dieser «Stadtgarten» ist über eine Treppenanlage zugänglich und bietet Platz für öffentlich zugängliche Freizeit- und Sportnutzungen. An den Aussenseiten der Hofraumfigur formuliert das Richtprojekt weitere Freiräume: Die «Vorzone» zwischen der St. Jakobs-Strasse und der Hofraumfigur ist dem Fussverkehr vorbehalten. Die Flächen dienen der Adressierung und dem Zugang zu den Gebäuden. Die «Vorzone» wird asphaltiert und durch Heckenkörper mit linear angeordneten Bäumen gegliedert. Die bestehenden Niveauunterschiede im Terrain werden mit vertikalen Niveaunkanten akzentuiert und durch punktuelle Durch- und Übergänge ergänzt. Die «Zu- und Vorfahrt» in den Hof rund um das



Abbildung 17: Visualisierung städtebauliches Richtprojekt «Wohnhof»



Abbildung 18: Situationsplan städtebauliches Richtprojekt

historische Dienstgebäude wird als eigenständige Freiraumtypologie mit einem befahrbaren Plattenbelag aus Natursteinen vorgeschlagen. Entlang der südlichen Aussenseite der Hofraumfigur entsteht mit der «Naturfläche» eine weitere Freiraumtypologie. Diese offene Ruderalfläche dient der Schaffung eines zusätzlichen Lebensraumes für die heute vorgefundenen Pflanzen- und Tierarten auf dem Areal. Ebenso wird die bestehende Naturschutzfläche bei der Verkehrslinse im Nordosten nach den Bauarbeiten wiederhergestellt. Für die Schaffung von öffentlichem Grünraum empfiehlt das Richtprojekt, das Waldstück auf der gegenüberliegenden Seite der St. Jakobs-Strasse öffentlich zugänglich zu machen und als «Stadtwäldchen» in Bezug zum Wolf-Areal zu setzen. Die Dachflächen auf dem Areal werden begrünt. Sie sind ausschliesslich für die thermische Energiegewinnung und zur Erhöhung der Konvektion und Luftkühlung gedacht.

Nutzungen

Das Richtprojekt übernimmt die von EM2N postulierte klare Nutzungsverteilung und formuliert vier Nutzungsschwerpunkte. Im westlichen Arealteil ist primär Wohnen vorgesehen. Das Erdgeschoss zur St. Jakobs-Strasse eignet sich für nichtstörendes Gewerbe. Im Erdgeschoss zu den südlichen Gleisen hin sind Maisonettewohnungen geplant. Für das historische Zentrum in der Arealmitte sind in den Hallen und im Dienstgebäude öffentliche und öffentlich wirksame Nutzungen bestimmt. Dazu zählen beispielsweise Gastronomie, Kultur, Trendsport oder Gesundheitsdienstleistungen. Bei einer Realisierung der geplanten S-Bahn-Station Wolf ist die Nutzung der Halle Nr. 3 als Bahnhofsgebäude naheliegend. Im Osten bietet der Gewerbehof Flächen für Büronutzungen sowie für betriebsames und emissionsstarkes Arbeiten. Der östlich anknüpfende Logistikhub mit dem UAG-Gebäude und dem neuen südlichen Anbau bietet Flächen für Logistiktutzungen und schafft die räumliche und funktionale Schnittstelle zum nordöstlichen Warenumschlag mit angebotenen Dienstleistungen. Die vorgeschlagenen Gebäudetiefen und Raumhöhen des Richtprojekts erlauben eine gewisse Nutzungsflexibilität. Zum Beispiel können Büroräume im Osten in Wohnräume umgewandelt werden. Die Gewerberäume im Erdgeschoss können dank zweigeschossiger Raumhöhe in Loft-Wohnungen umgebaut werden.

Verkehr/Erschliessung

Die Hofraumfigur hat mehrere Zugänge. An der Nordseite zur St. Jakobs-Strasse sind vier Durchgänge vorgesehen. An der Südseite ist eine Fussgänger- und Velo-Passerelle über die Gleise zum Dreispitz geplant. Die Groberschliessung des Areals für Fussgänger und Velofahrer erfolgt über den bestehenden Fuss- und Radweg entlang der St. Jakobs-Strasse. Für Fahrräder ist in der historischen Halle Nr. 4 eine öffentliche Parkierungsanlage geplant. Die Parkierung der übrigen Fahrräder erfolgt in den einzelnen Gebäuden. Die Erschliessung mit dem ÖV erfolgt hauptsächlich über die bestehende Tramhaltestelle Zeughausstrasse. Mit der neuen Passerelle über das Gleisfeld kann die Tramhaltestelle M-Parc erreicht werden. Rund um das Dienstgebäude schlägt das Richtprojekt die Ansiedlung des Mobilitätshubs vor. Dieser bietet Anknüpfungspunkte zu weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln wie Fernbussen oder Carsharing. Die geplante S-Bahn-Station südlich der historischen Hallen Nr. 3 und 4 würde das ÖV-Angebot vervollständigen und die ÖV-Umsteigebeziehungen im zentralen Mobilitätshub stärken. Die Groberschliessung für den MIV erfolgt über die St. Jakobs-Strasse. Die Zufahrt in das Areal ist auf der Höhe des Dienstgebäudes beabsichtigt. Der «Wolfshof» ist grundsätzlich autofrei. Anlieferungen und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge sind erlaubt. Rund um das Dienstgebäude sind zudem Zufahrten zum Ein- und Aussteigen möglich. Alle anderen Fahrzeuge biegen auf Höhe des Dienstgebäudes in die westlich und östlich davon liegenden Tiefgaragen ab. Besucher- und Kundenparkplätze sind ebenfalls in den Tiefgaragen angeordnet. Der Logistikteil im Osten wird für den schweren Nutzverkehr (SNV) separat ab der St. Jakobs-Strasse über die Linse erschlossen. Mit einer Untertunnelung der Gleise und einer Rampe am Nordrand gelangt der SNV auf das Terrain der Umschlagsfläche und zum UAG-Gebäude. Das Deck des UAG-Gebäudes wird entweder über die bestehende oder über eine neue Spiralrampe für kleine Lieferwagen erschlossen.



Abbildung 19:
Visualisierung: Blick von der Tramhaltestelle
«Zeughaus» auf den offenen Zugang des Areals

Umweltrechtliche Rahmenbedingungen

Die lärmexponierte Situation beeinflusst die Etappierung der Hofraumfigur und die Wohnungstypologien. Beim Wohnhof müssen die einander gegenüberliegenden Gebäuderiegel im Norden und Süden zeitgleich erstellt werden. Der Innenhof kann so als ruhige Seite genutzt werden. Bei den Wohnungstypologien sind Lärmschutzgrundrisse vorgesehen. Die durchgesteckten Grundrisse verbinden die lärmexponierten Seiten mit dem ruhigen Hof. Die Anordnung der Entfluchtung in den Gebäuden berücksichtigt die Anforderungen des Störfalls.

Zeitliche Etappierung der baulichen Entwicklung

Die Etappierung der Hofraumfigur ist grundsätzlich von West nach Ost gedacht. Für die Transformation werden approximative Zeiträume angegeben. Das Richtprojekt ist jedoch flexibel gegenüber veränderten Vorgaben. Die Etappierung des Freiraums erfolgt parallel zu den Entwick-

lungseinheiten der Bauvolumen. Für Gebäude und Freiräume werden in den Übergangsphasen Zwischennutzungen formuliert, unter anderem auch für die Parkierung. Das städtebauliche Richtprojekt lässt bis zur letzten Etappe die Möglichkeit offen, ob das UAG-Gebäude erhalten bleiben soll oder ein Ersatzneubau für Logistik erstellt wird.

4.1.2 WÜRDIGUNG

Das Planungsteam hat die beiden Ansätze von Christ & Gantenbein und EM2N aus dem städtebaulichen Studienauftrag zielgerichtet zusammengeführt. Die städtebauliche Hofraumfigur konnte erhalten und weiterentwickelt werden. Gleichzeitig konnte die von EM2N vorgeschlagene klare Nutzungsverteilung von West nach Ost übernommen werden. Ebenfalls konnten die etappierte Umsetzbarkeit und die flexiblen räumlichen und funktionalen Entwicklungsmöglichkeiten im Ostteil (UAG, Logistik) integriert werden. Dem Planungsteam ist die anspruchsvolle morphologische Verschmelzung der Hofraumfigur mit dem bestehenden UAG-Gebäude gut gelungen.

Städtebau

Aus städtebaulicher Sicht zeigt das Richtprojekt feine Veränderungen zum Beitrag von Christ & Gantenbein aus dem städtebaulichen Studienauftrag. Angepasst wurde hauptsächlich der östliche Bereich mit der Integration des bestehenden UAG-Gebäudes und dem Anbau der neuen südlichen Halle mit dem obliegenden «Stadtgarten». Insgesamt überzeugt die städtebauliche Figur. Von besonders grossem Wert ist das schlichte, aber überzeugende morphologische Regelwerk. Dank diesem können die Ausprägungen der städtebaulichen Figur einfach und gut nachvollzogen werden. Zudem erleichtert es die Diskussion über die Variationsmöglichkeiten der städtebaulichen Morphologie. Überzeugend ist auch, dass das städtebauliche Richtprojekt den Entscheid für die Integration des UAG-Gebäudes in die Hofraumfigur oder einen alternativen Logistikneubau bis zum spätestmöglichen Zeitpunkt offenlässt. Sehr gut gelöst wurde auch der Umgang mit dem historischen Bestand. Die kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt und die Denkmalpflege der SBB begrüssen die gelungene Einbindung des Dienstgebäudes und der historischen Hallen Nr. 3 und Nr. 4 sowie den sorgfältigen Umgang mit den denkmalrelevanten Themen. Die historischen Zeitzeugen wirken identitätsstiftend und verleihen dem Areal einen ortsbezogenen Charme.

Frei- und Grünraum

Das Richtprojekt formuliert unterschiedliche Freiräume mit verschiedenen Zwecken, Nutzungen und Ausprägungen. Sämtliche Freiräume wurden bedürfnisgerecht ausgearbeitet und auf die jeweiligen Entwicklungsetappen der Überbauung abgestimmt. Der langgestreckte «Wolfshof» wirkt prägend und identitätsstiftend für das Gesamtbild des Areals. Er wird nach seiner Fertigstellung als grosszügige Einheit erlebt. Die gut gewählte Materialisierung und das übergeordnete Konzept sind gelungen. Die mittig angeordneten Flächen für tiefwurzelnde Bäume werden als grosse Qualität anerkannt. Die Abwechslung im Hof entsteht durch die unterschiedlichen Nutzungen, die den Aussenraum prägen werden. Als lineare Erweiterung des Hofraumes wird der «Stadtgarten» auf dem UAG-Dach vorgeschlagen. Die Realisierung des «Stadtgartens» wird betrieblichen und störfalltechnischen Anforderungen gerecht werden müssen. Die vorgeschlagenen Freiräume «Vorzone» und «Zu- und Vorfahrt» sind überzeugend umgesetzt und erfüllen ihre Funktion. Die Anordnung der neuen «Naturfläche» am südlichen Arealrand ermöglicht, dass heute ansässige Pflanzen und Tiere auch künftig ein Habitat auf dem Areal finden. Noch nicht gelöst ist die Versorgung mit öffentlichen Grünräumen. Diese kann auf dem Areal nicht gemäss den Vorstellungen der Stadt Basel umgesetzt werden. Als Ersatzmöglichkeit schlagen die Planer den auf der gegenüberliegenden Strassenseite der St. Jakobs-Strasse benachbarten Wald auf dem City-Gate-Areal vor. Dieser könnte als öffentliche Grünfläche aufgewertet werden.

Abbildung 20:
Visualisierung: Der «Wolfshofs» ist
ausschliesslich Fussgängern, Velos
und für Anlieferungen vorbehalten



Nutzungen

Die Nutzungen auf dem Areal wurden gemäss den Vorgaben und dem Beitrag von EM2N aus dem Studienauftrag zonierte angeordnet. Durch die räumliche Trennung der Nutzungen werden mögliche Nutzungskonflikte minimiert. Trotzdem verdient die Vermeidung von potenziellen Konflikten zwischen den Nutzungen in der weiteren Planung ein besonderes Augenmerk. Ein Beispiel dafür sind die als Option angedachten Wohnnutzungen im Bereich des Gewerbehofes. Positiv hervorzuheben ist, dass das städtebauliche Richtprojekt auch Spielräume für sich ändernde Rahmenbedingungen bei den Nutzungen darstellt und Möglichkeiten für flexible Nutzungsanpassungen aufzeigt.

Verkehr und Erschliessung

Das städtebauliche Richtprojekt sichert die Zugänglichkeit des Areals für sämtliche Verkehrsmittel. Dank der Befreiung des «Wolfshof» vom Auto- und Durchgangseloverkehr und der Trennung der Logistikerschliessung vom übrigen Areal ist es dem Richtprojekt gelungen, verkehrsberuhigte Zonen innerhalb des Areals zu schaffen und gleichzeitig eine effiziente Verkehrserschliessung mit minimalen Nutzungskonflikten auszuarbeiten. Grosses Augenmerk wurde auch auf die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel innerhalb und ausserhalb des Perimeters und die Umsteigebeziehungen gelegt. Ebenfalls aufgezeigt wurden das Potenzial der Passerelle nach Süden und die Verknüpfung mit der neuen geplanten S-Bahn-Station. Diese Infrastrukturprojekte verbinden das Areal noch besser mit der Stadt. Das vorgeschlagene Verkehrs- und Erschliessungskonzept überzeugt konzeptionell. Die quantitativen Auswirkungen des Verkehrs aus dem Areal und die Verträglichkeit zum übergeordneten Verkehrsnetz sind noch zu verifizieren. Ferner ist zu erwähnen, dass das Konzept erhebliche bauliche Vorleistungen im Umfeld bedingt. So sind beispielsweise vor der Entwicklung des Areals grössere bauliche Anpassungen an der St. Jakobs-Strasse notwendig. Im Bereich der Logistik erfolgt mit der Erschliessung aus der Linse ein umfangreicher Eingriff, den es in der weiteren Planung zu konkretisieren gilt.

Zeitliche Etappierung der baulichen Entwicklung

Die zeitliche Etappierung für die Transformation des Areals wird von West nach Ost vorgesehen. Die aufgezeigten Zeiträume berücksichtigen die zurzeit bekannten Rahmenbedingungen, so zum Beispiel die laufenden Mietverträge im UAG-Gebäude. Ebenfalls werden vorausschauend Zwischennutzungen für die Gebäude und Freiräume aufgezeigt. Das Etappierungskonzept ermöglicht, auf sich ändernde Vorgaben zu reagieren.

Umwelt und Energie

Das städtebauliche Richtprojekt reagiert auf die herausfordernde Lärm- und Störfallsituation mit der städtebaulichen Hofraumfigur. Die aneinandergereihten Gebäudevolumen schirmen den Lärm und allfällige Störfallrisiken ab und bilden einen ruhigen, geschützten Innenhof. Diese städte-

bauliche Lösung ermöglicht Wohnnutzungen trotz exponierter Lage. Zudem wird im Wohnhof mit Lärmgrundrissen auf die äusseren Lärmquellen reagiert. Arealinterne Lärmkonflikte werden durch die geschickte Anordnung respektive Vermeidung von Nutzungen möglichst umgangen. Die Zu- und Wegfahrten der Tiefgaragen werden im Einbahnverkehr seitlich des Dienstgebäudes platziert, damit diese nicht den Innenhof beschallen. Den Herausforderungen durch den Störfall begegnet das Planungsteam mit attraktiven Aufenthaltsorten im Hof. Der Freiraum «Stadtgarten» ist diesbezüglich aufgrund seiner Exposition für erhöhte Personenbelegung kritisch. Empfindliche Nutzungen werden möglichst an nicht exponierten Stellen angeordnet. Die Anordnung einer erhöhten Personenbelegung oder empfindliche Nutzungen direkt an den Gleisen sind generell ungünstig. Die Fluchtwege und Ausgänge wurden im Richtprojekt aber grundsätzlich so angeordnet und ausgestaltet, dass eine Flucht auch bei einem Brand auf einem störfallrelevanten Objekt möglich ist.

4.2 FAZIT

Dem Planungsteam ist die geforderte Zusammenführung der Stärken der beiden Ansätze gut gelungen. Mit der Machbarkeitsprüfung konnte die Umsetzbarkeit des Konzepts unter Berücksichtigung der durch Umweltfaktoren und Denkmalschutz gegebenen restriktiven Rahmenbedingungen überprüft und sichergestellt werden. Das Richtprojekt zeigt, dass auf dem Areal Wolf die Umsetzung eines zukunftsweisenden Quartiers mit starker eigener Identität, einem hohen Wohnanteil mit gleichzeitiger Gewerbe- und Logistikknutzung und einer hohen städtebaulichen Qualität möglich ist.

4.3 WEITERES VORGEHEN

Im nächsten Planungsschritt wird das städtebauliche Richtprojekt in ein städtebauliches Konzept überführt. Das städtebauliche Konzept ist eine Abstraktion des städtebaulichen Richtprojekts. Es hält die wichtigsten räumlichen Prinzipien und Strategien daraus fest und bildet die inhaltliche Grundlage für das gemeinsame Planungsverständnis zwischen den beiden Planungspartnern SBB und Kanton Basel-Stadt sowie für den anschliessenden Bebauungsplan. Teil des städtebaulichen Konzepts sind auch die im Rahmen des Richtprojekts identifizierten notwendigen Folgeprojekte ausserhalb des Projektperimeters. Dazu gehören beispielsweise die Wiederherstellung der Velo- und Fussgänger-Passerelle über das Gleisfeld oder die notwendige bauliche Anpassung der St. Jakobs-Strasse.

Das städtebauliche Konzept wird von der Projektleitung zusammen mit dem Projektsupport und mit Einbezug des Planungsteams erarbeitet. Begleitet und verabschiedet wird das städtebauliche Konzept vom Steuerungsausschuss und der Behördendelegation Kanton Basel-Stadt/SBB.

Das städtebauliche Konzept ist ein verbindlicher Teil der anschliessenden Planungsvereinbarung zwischen SBB Immobilien und dem Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt. Es bildet den inhaltlichen Rahmen der zukünftigen Entwicklung.

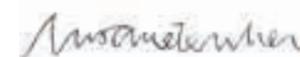
Bis Ende 2019 wird das städtebauliche Konzept in einen Bebauungsplan überführt, der vom Parlament des Kantons Basel-Stadt rechtlich festgesetzt wird.

Bereits heute aktivieren die SBB das Areal mit Zwischen- und Pioniernutzungen hauptsächlich im Bereich der historischen Bauten. In der ersten Neubauetappe ist ab ca. 2024 die Realisierung des Wohnhofs vorgesehen. Die gewerblichen Nutzungen lassen sich flexibel und nachfragerecht entwickeln.

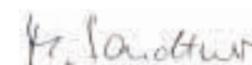
4.4 GENEHMIGUNG DES SCHLUSSBERICHTS ZUM STÄDTEBAULICHEN RICHTPROJEKT

Mit ihren Unterschriften genehmigten die Mitglieder des Steuerungsausschusses, des Ausschusses des Beurteilungsgremiums und die Projektleitung den vorliegenden Schlussbericht per 28. Januar 2019.

Steuerungsausschuss

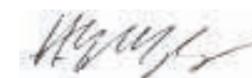


Susanne Zenker, SBB Immobilien



Martin Sandtner, Kanton Basel-Stadt

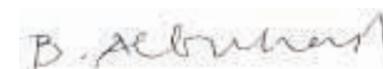
Ausschuss Beurteilungsgremium



Harry Gugger, Fachexperte Städtebau und Architektur, Jurypräsident



Günther Vogt, Fachexperte Landschaftsarchitektur

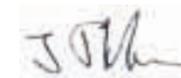


Beat Aeberhard, Kanton Basel-Stadt

Projektleitung



Philippe Marti, SBB Immobilien



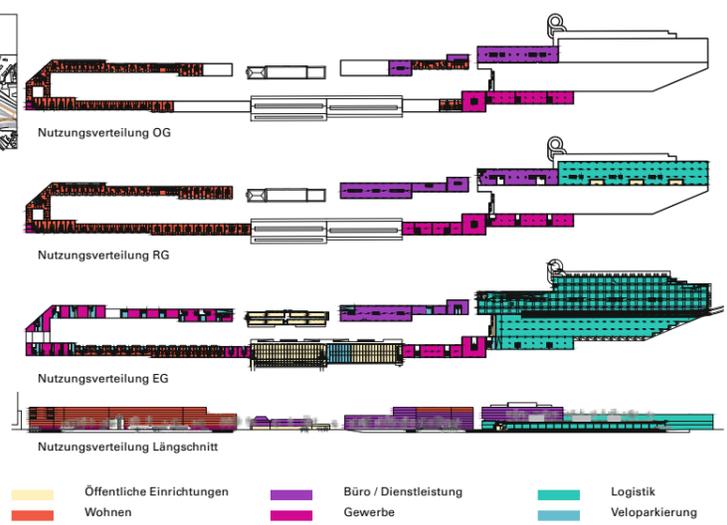
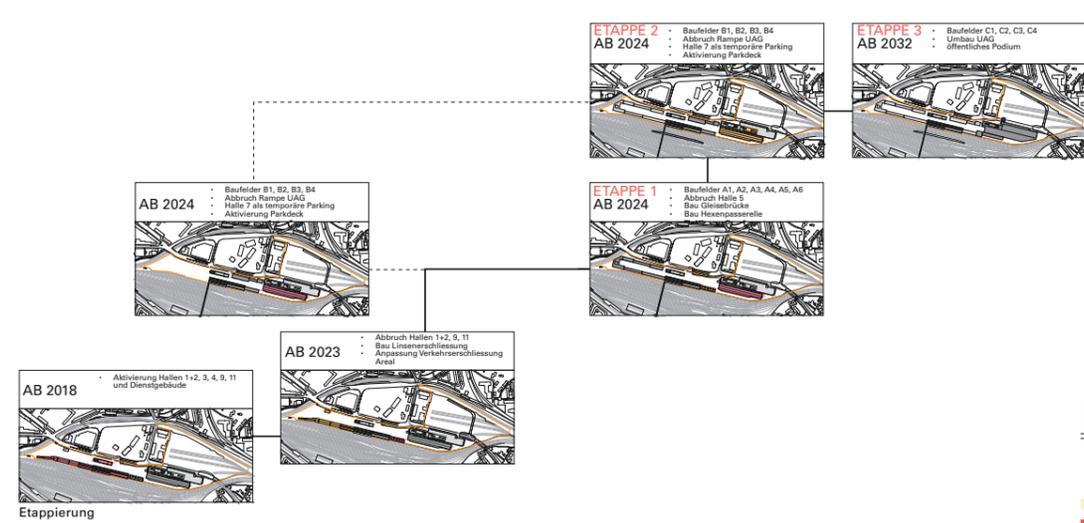
Jan Pfister, Kanton Basel-Stadt

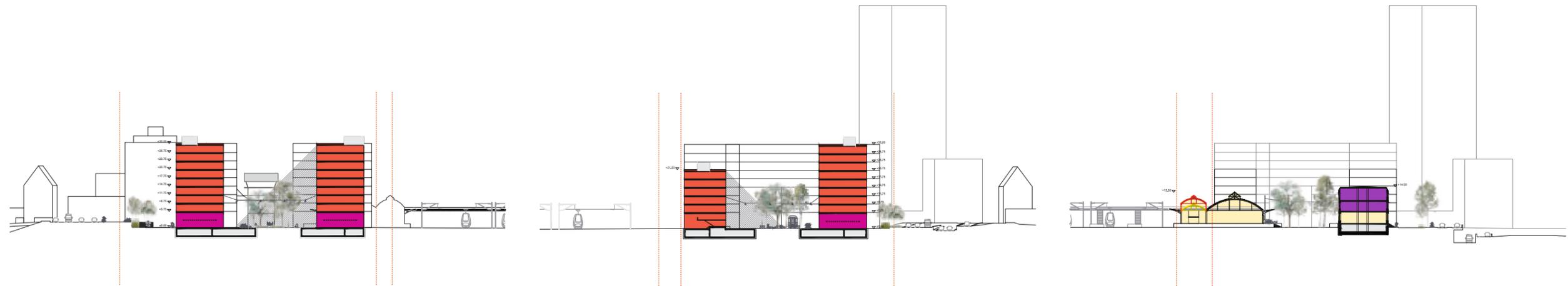


Vogelansicht des Wolfshofs



Schwarzplan, Mst. 1:10'000

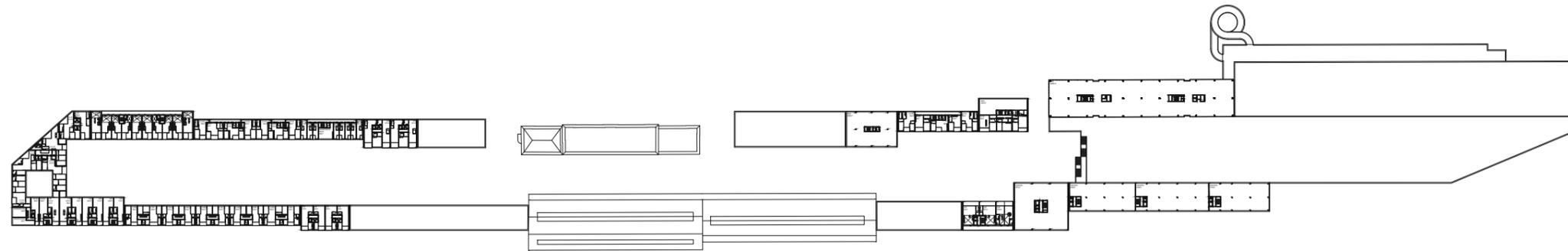




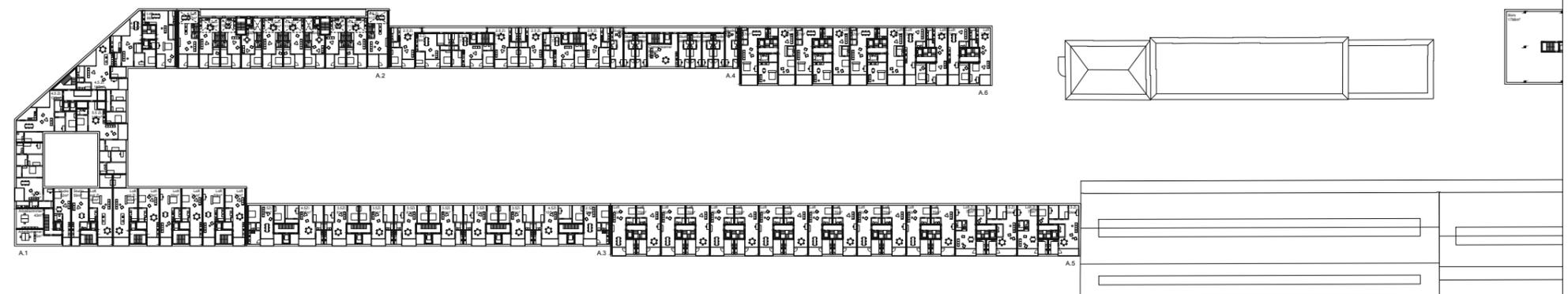
Querschnitt B-B mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:500

Querschnitt C-C mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:500

Querschnitt D-D mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:500



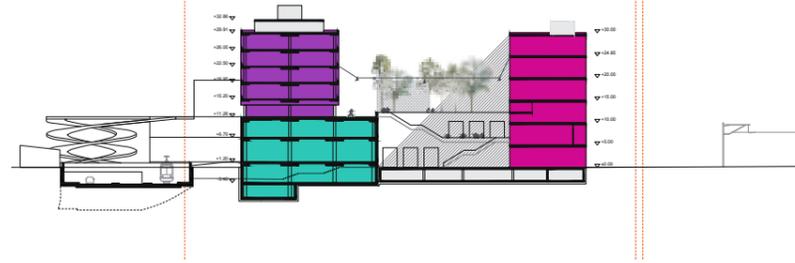
Grundriss Dachgeschoss, Mst. 1:1000



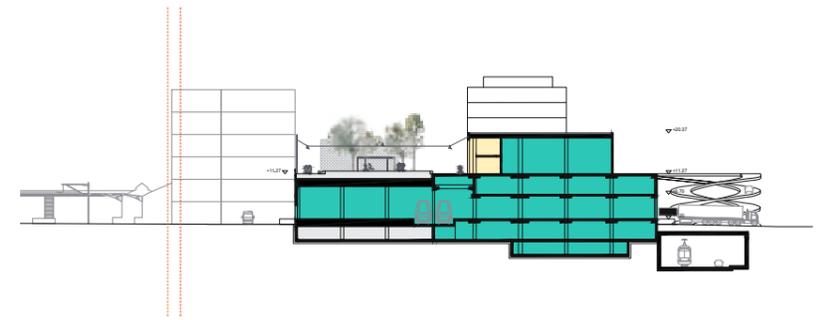
Grundriss Regelgeschoss, Mst. 1:500



Querschnitt F-F mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:500



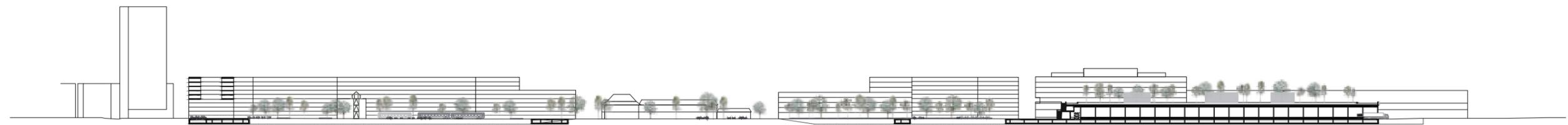
Querschnitt H-H mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:500



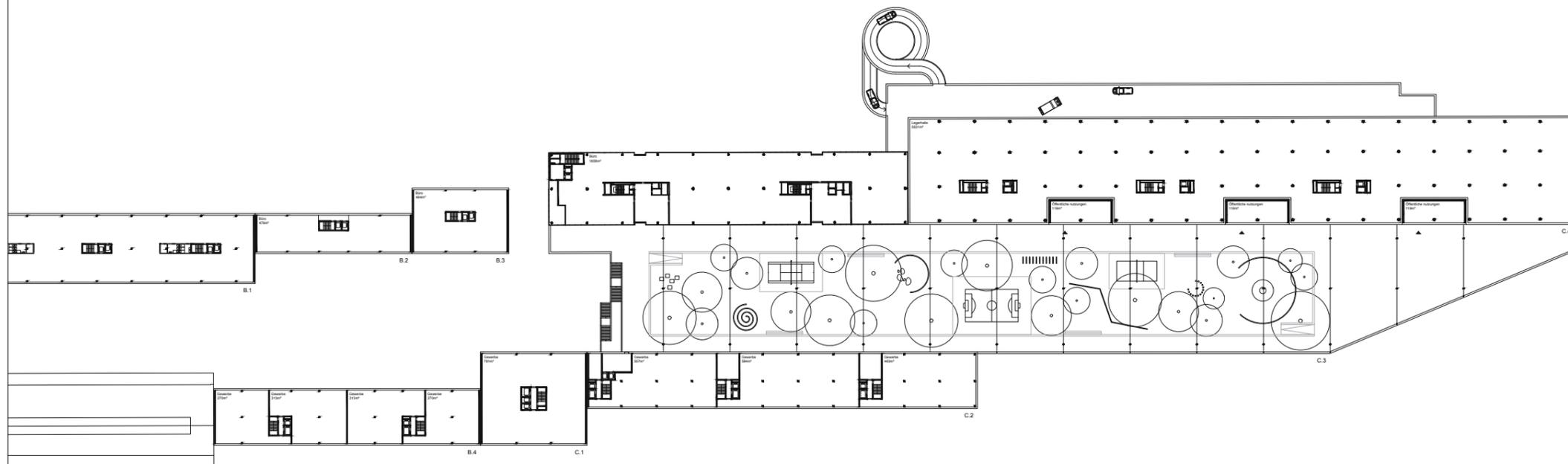
Querschnitt I-I mit Nutzungsverteilung, Mst. 1:500



Längsschnitt J-J, Mst. 1:1000

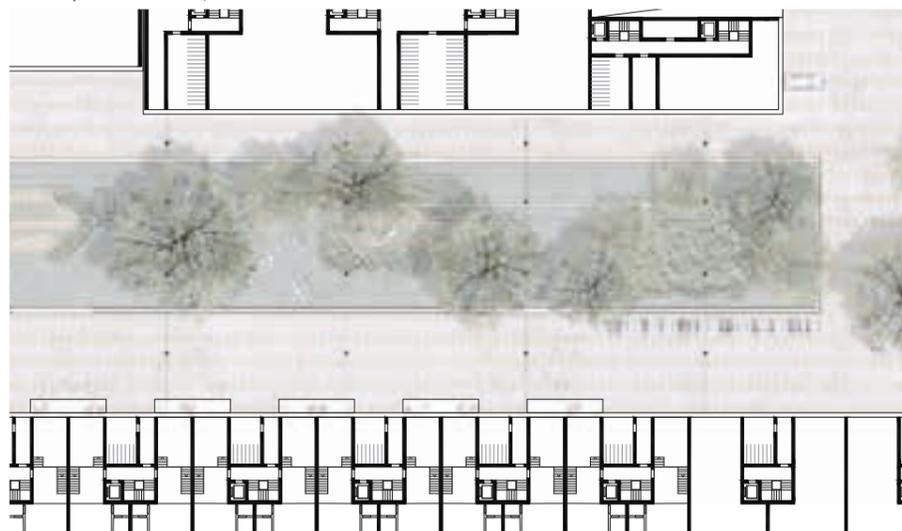


Längsschnitt A-A, Mst. 1:1000

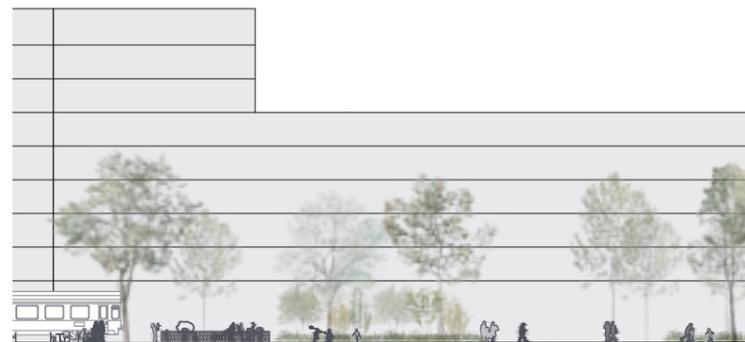




Situationsplan als Dachauf sicht, Mst. 1:1000



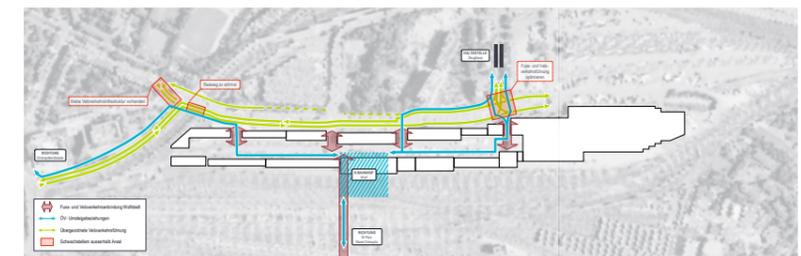
Detailplan, Mst. 1:250



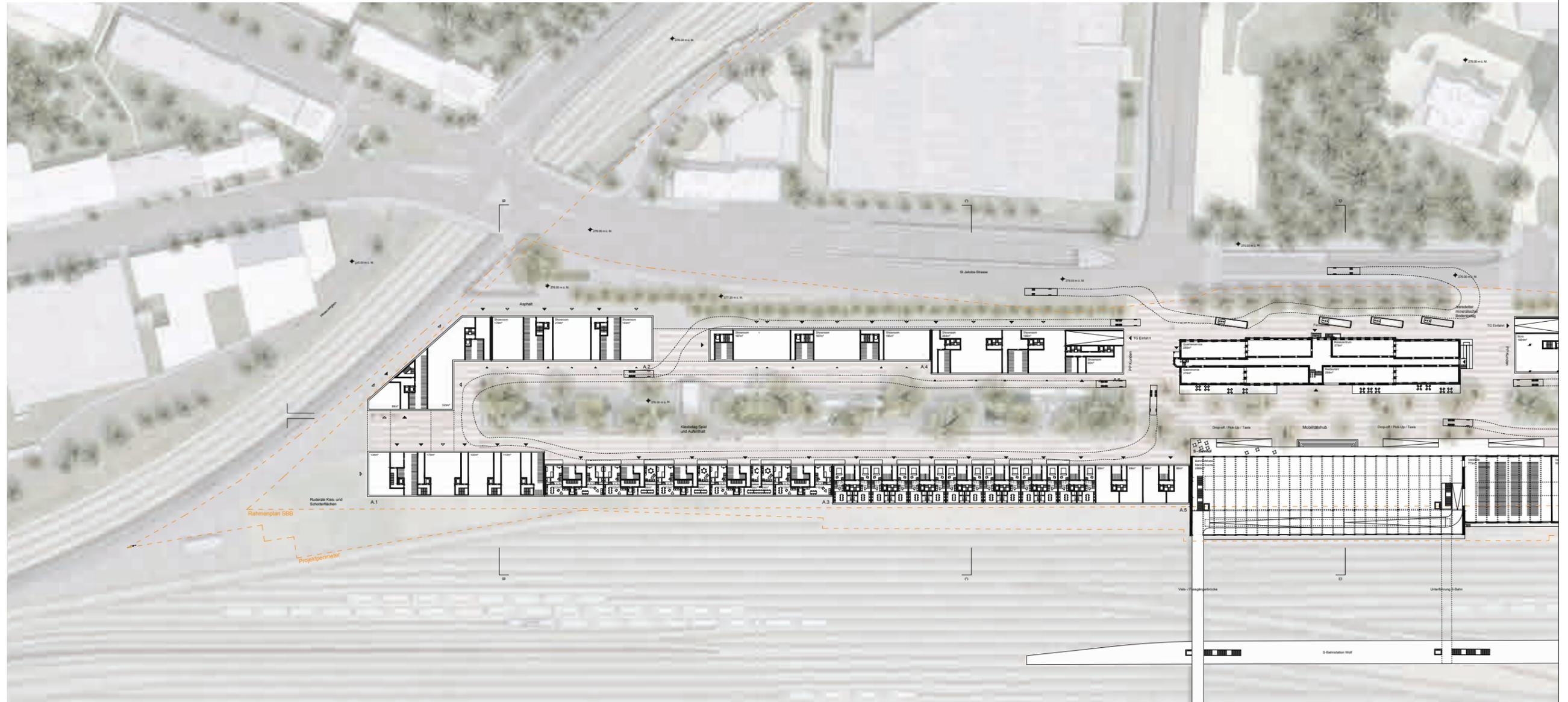
Detailschnitt, Mst. 1:250



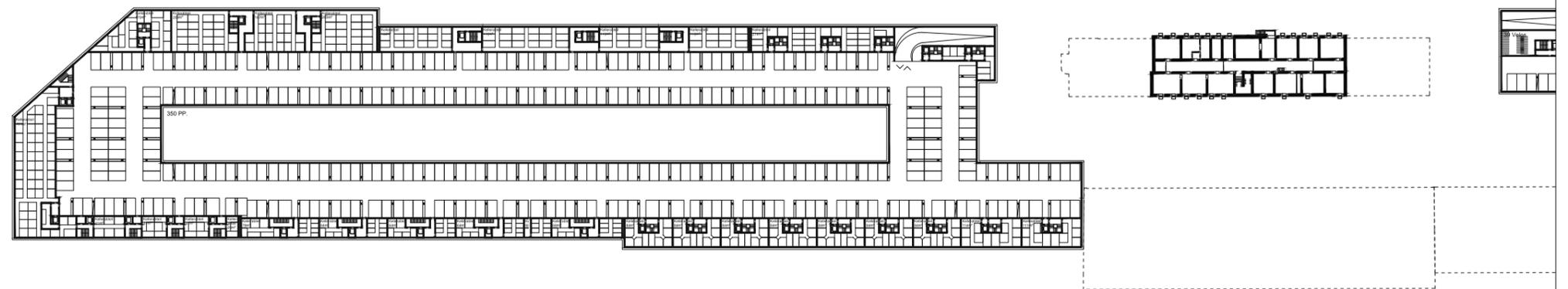
Arealplan Erschliessungen



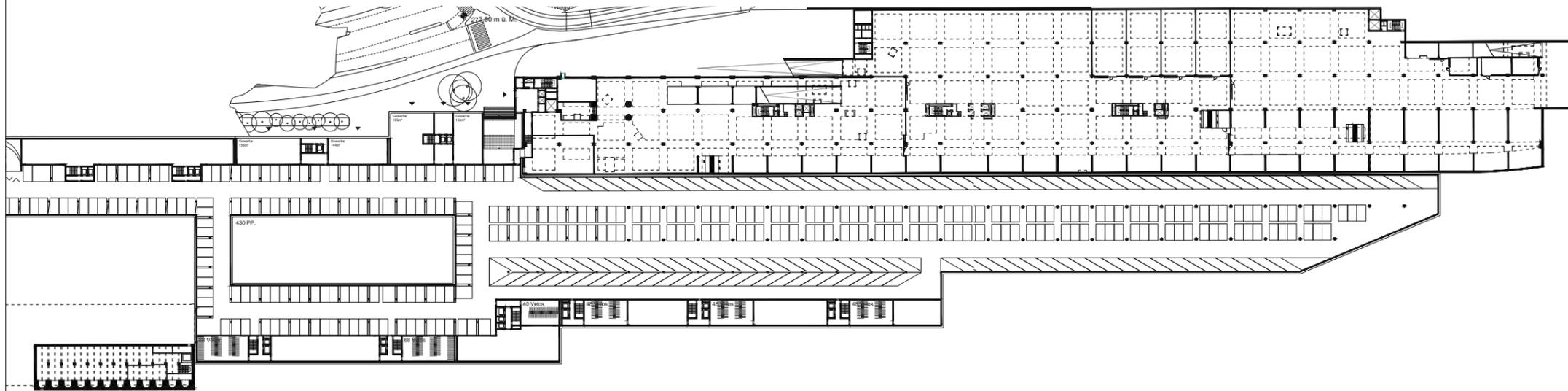
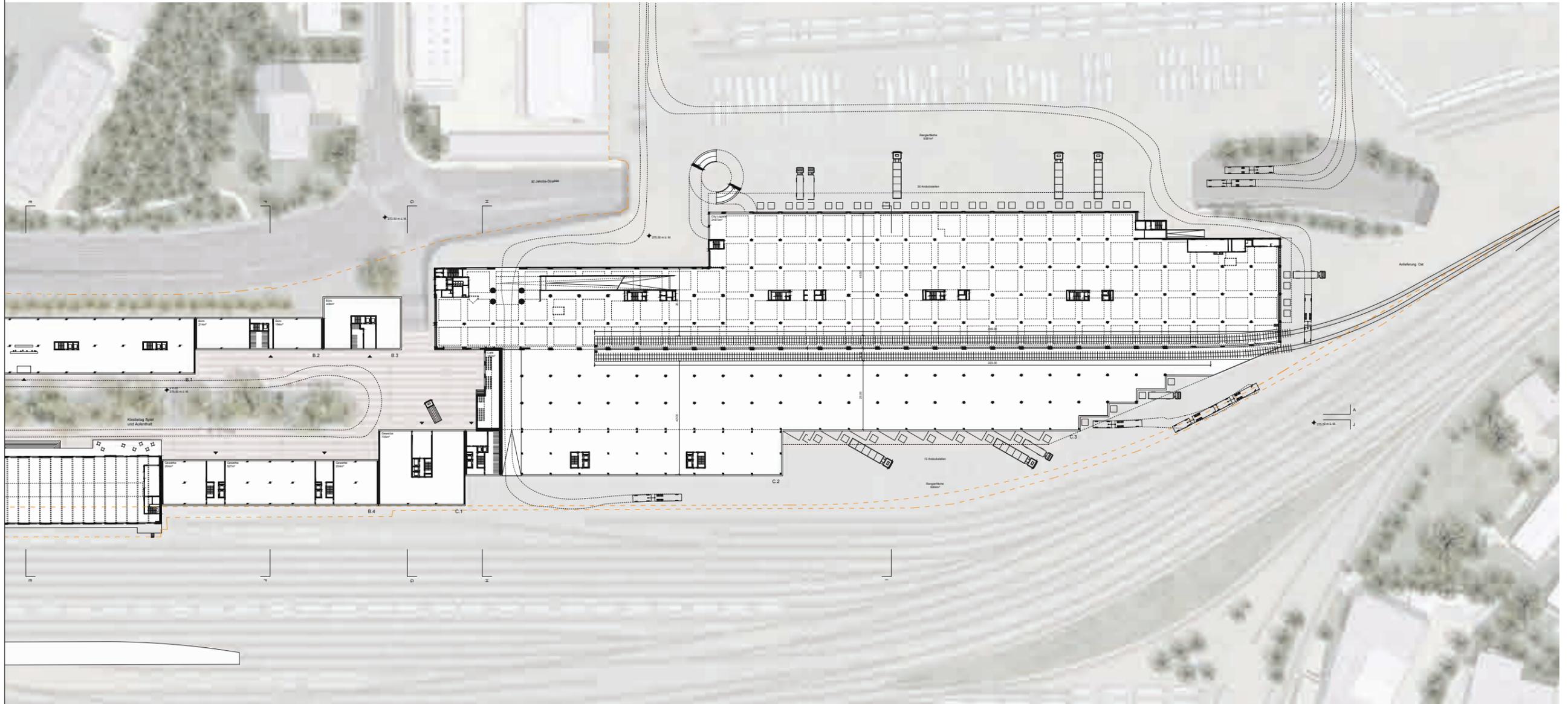
Linienplan



Grundriss Erdgeschoss, Mst. 1:500



Grundriss Untergeschoss, Mst. 1:500



IMPRESSUM

© 2019

SBB AG
Immobilien Development
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur, Planungsamt
Dufourstrasse 40/50, 4001 Basel

Redaktion

EBP Schweiz AG, im Auftrag von SBB Immobilien

Lektorat

Helen Gysin, Korrektorat – Manuskriptbearbeitung, Uster

Titelbild/Stadtmodellfotos

Kai Pitschmann, Basel

Modellfotos

Börje Müller-Nolasco, dipl.FotoDesigner, Basel

Visualisierungen Richtprojekt

PONNIE Images

Gestaltung und Realisation

pitschmann. Kommunikation GmbH, Basel

Druck

Steudler Press AG, Basel

Bezug

SBB Immobilien Development

Basel, im Februar 2019

