



Voltaplatz und Dreirosenbrücke

VJ 0709

«Stadtentwicklung Basel Nord» leistet die nötige übergreifende Koordination staatlicher Aufgaben, um die Lebensqualität und die Standortattraktivität von Basel-Nord für Bevölkerung und Wirtschaft zu stärken.

STADTENTWICKLUNG BASEL-NORD

Vieles wird neu in Basel Nord. Der Bau der Nordtangente und die Neubebauung des äusseren St. Johann-Quartiers, der Novartis Campus und die Entstehung des neuen Stadtquartiers Erlenmatt führen zu einer Gesamtentwicklung, die den Norden der Stadt sichtbar verändert. Neuer Wohnraum, Geschäfte, Ateliers, attraktive Strassenzüge, Schulen, Restaurants, viel grüner Freiraum, Zugang zum Rhein, 800 frisch gepflanzte Bäume entlang der Achse von Erlenmatt bis Bahnhof St. Johann – in Basel Nord wird investiert.

Für Basel Nord eröffnen sich durch die integrale Stadtentwicklung beste Perspektiven als urbanen Lebensraum, Wirtschafts-, Lehr- und Forschungsstandort und Kulturplatz. Mit der eingeleiteten Hafentwicklung im St. Johann und Klybeck kann sich der Stadtteil wieder stärker gegen den Rhein ausrichten. Dabei erfahren die Uferbereiche eine Aufwertung als wichtige Freiräume.

Der Rheinraum wird sich mit den angrenzenden Quartieren und den neuen, attraktiven Wohnlagen am Wasser neu verflechten. Zudem wandelt sich der Stadtteil immer mehr von einem Industrie- und Produktions- zu einem Forschungs- und Dienstleistungsstandort: Novartis Campus, der Science Park in Kleinhüningen oder die Investitionen in die Messeinfrastruktur stehen exemplarisch für diese Dynamik.

Gekoppelt an diese Entwicklungen sind Verbesserungen im öffentlichen Verkehr: Der Bahnhof St. Johann, S-Bahn-Haltestelle an der Linie nach Mulhouse, wird durch die neue Verknüpfung mit dem Tram als Verkehrsknotenpunkt gestärkt. Und die geplanten Tramlinienverlängerungen von Basel Nord ins grenznahe Ausland fördern nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern entfalten auch eine grenzüberschreitende Wirkung.

PRO VOLTA

Das Gebiet rund um die Voltastrasse soll nach der Fertigstellung der Nordtangente zu einer neuen, guten Adresse in Basel werden. Die Voltastrasse wird nicht nur zu einem Boulevard umgewandelt; auch die Bebauung entlang der eigentlichen Strasse soll zur Aufwertung in diesem Gebiet führen.

Der angrenzende Park wurde ebenfalls aufgewertet: Durch die grosse zentrale Rasenfläche entsteht wieder der Eindruck einer wirklichen Matte. Sie ist eine vielfältig nutzbare Oase in einem sehr dichten städtischen Umfeld. Im östlich angrenzenden Baumhain befindet sich ein Spielbereich für Kleinkinder. Der bestehende Robispielplatz wird nach Süden an die Voltastrasse verlegt und erhält eine Auffrischung.



NORDTANGENTE

Die Nordtangente verbindet die schweizerische Autobahn A2 mit dem europäischen Autobahnnetz. 2008 waren alle Anschlüsse fertig gestellt. Neben der langen Planungs- und Baugeschichte (knapp 50 Jahre) waren dabei die hohen Kosten bemerkenswert: Das Gesamtinvestitionsvolumen für die knapp 3.2 km lange Stadtautobahn betrug rund 1'500 Millionen Franken. Diese Investitionen lohnen sich nicht nur für das Verkehrssystem von Basel, sondern auch für die Stadtentwicklung Basel Nord, denn dank der unterirdischen Stadtautobahn profitieren die Quartiere nun von der Entlastung des Verkehrs – die Wohn- und Lebensqualität wurde markant verbessert.

Dem Bau der Nordtangente als grösster Baselstädtischer Baustelle der letzten 13 Jahre gingen jahrelange politische Auseinandersetzungen voraus. Den Ausschlag gab schlussendlich das Basler Stimmvolk, indem es zwei Initiativen gegen die Nordtangente ablehnte. 1994 erfolgte der Spatenstich für den Bau der Nordtangente im Kleinbasler Abschnitt Horburg. Im Juni 2007 wurde nach einer rund 50-jährigen Planungs- und Baugeschichte die Stammlinie der Nordtangente dem Verkehr übergeben. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten für den Anschluss Luzernerring Mitte 2008 erfolgte dann die vollständige Eröffnung der Nordtangente. Sie verknüpft die französische Autobahn mit der deutschen und der schweizerischen Autobahn.

Als flankierende Massnahme zur Nordtangente wurde der Luzernerring und der Wasgenring umgestaltet und neu konzipiert. Im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe zur Nordtangente wurde eine Umgestaltung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie zu Gunsten von Velo-massnahmen und Baumpflanzungen zugesichert. Mit einem Kompromiss zwischen Strassenraumgestaltung und Strassenkapazität wurde erreicht, dass der Verkehr auf der Achse Luzernerring/Wasgenring flüssig und emissionsarm abläuft.

CAMPUS PLUS

Novartis errichtet auf dem ehemaligen industriellen Produktionsstandort im St. Johann einen Campus des Wissens. Bis 2030 entstehen zahlreiche moderne Gebäude für rund 10'000 Mitarbeitende aus Forschung und Management.

Mit dem Projekt «Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus» werden für die stetig wachsende Novartis Arealerweiterungen ermöglicht werden. Die Stadt Basel profitiert dabei von Investitionen, neuen Freiräumen und einem zusätzlichen Hochschulstandort.

Novartis zahlt dem Kanton – neben Realersatz von Grundstücken und der Beteiligung an den Projektentwicklungskosten – für die Arealerweiterungen eine pauschale Abgeltung von 100 Millionen Franken. Der Hafen St. Johann wird zugunsten der Arrondierung des Firmenareals von Novartis aufgehoben und die Hafennutzungen in die übrigen Ha-



fenareale integriert. Eine öffentliche Rheinuferpromenade, die vom St. Johanns-Park am heutigen Hafen vorbei bis zur Landesgrenze und nach Hünlingen führt, wird ebenfalls geschaffen. Am nördlichen Brückenkopf der Dreirosenbrücke entsteht ein neuer Hochschulstandort. Die Hünlingerstrasse, die das ehemalige Werkgelände von Sandoz zweiteilt, wird aufgehoben und durch eine neue Strasse nördlich des Campus ersetzt. Im Nordwesten des Areal wird eine Hochhauszone geschaffen. Das Schorenareal soll vom heutigen Firmenstandort zugunsten von 200 – 300 neuen Wohnungen und Einfamilienhäusern transformiert werden. Vorgesehen ist auch genossenschaftlicher Wohnungsbau.

UMGESTALTUNG DER DREIROSENANLAGE

Die Dreirosenanlage ist mit rund 13'400m² Fläche eine der grössten Grünanlagen in der Stadt. Ihre Umgestaltung (bedingt durch den Bau der Dreirosenbrücke) umfasst eine Aufwertung mit zwei Spielwiesen, einem Allwetter- und einem Kinderspielplatz, einem Wasserbecken sowie einem Wasserkanal. Entlang der südlichen und nördlichen Begrenzung der Anlage sorgen Rabatte mit Bäumen und quer liegenden Hecken für einen optischen Rahmen. Für das Projekt wurden zwar 13 Bäume gefällt, dafür 80 neu gepflanzt. Die Umgestaltung der Dreirosenanlage beinhaltet auch eine neue Querverbindung von der Breisacherstrasse über eine Treppe auf den Boulevard der Dreirosenbrücke. Am Unteren Rheinweg, zwischen Zähringerstrasse und Dreirosenbrücke, wird der Trottoirbereich umgestaltet. Ein Vorplatz mit einer breiten Freitreppe und Rampe lädt zum Verweilen in der Dreirosenanlage ein. Unter der Dreirosenbrücke dient der Vorplatz des Brückenkopfes als gedeckte Freifläche für Jugendliche sowie für Veranstaltungen – mit je nach Bedarf – mobilen und temporären Einrichtungen. Sitzbänke und Veloständer ergänzen das Angebot. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 4,5 Millionen Franken.

DREIROSENBRÜCKE

In der Zeit von 1907 bis 1910 war von einer Bahnbrücke als Verbindungsbahn zwischen dem geplanten Rheinhafen Kleinhünigen und dem St. Johannsbahnhof die Rede. Es entstand ein Projekt einer auf zwei Pfeilern ruhenden Brücke, die 20 Meter breit werden sollte, wovon 4 Meter ursprünglich für das Bahngelände reserviert worden waren. 1960 verpflichtete ein Bundesratsbeschluss über das Schweizerische Nationalstrassengesetz Basel dazu, eine Autobahnverbindung zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich herzustellen. Diese Stadtautobahn war stark umstritten, 2 Volksinitiativen versuchten, die Realisierung zu verhindern. 1994 begann der Bau der Nordtangente A3, der die Schweizer A2 mit der französischen Autobahn A35 verbindet. 2007 wurde dieser Bau abgeschlossen.

Um die Autobahn aufzunehmen, musste die Dreirosenbrücke ersetzt werden. Man entschloss sich, eine doppelstöckige Zwillingenbrücke



über den Rhein zu bauen, wobei auf der unteren Ebene die Autobahn in einem geschlossenen Gewölbe (zum Lärmschutz stadtsseitig mit Verglasung versehen) durchführt, während die obere Ebene dem Lokalverkehr (Auto, Velo, öffentlicher Verkehr) und den Fussgängern dient. Es führen zwei vom Individualverkehr getrennte Fahrspuren der Strassenbahn über die ganze Brücke.

Gebaut wurde die neue Dreirosenbrücke in Etappen. Zuerst wurde ab 1999 die nördliche, flussabwärts liegende Hälfte der Brücke neben der alten 1. Brücke gebaut und am 5. November 2001 dem Verkehr übergeben. Danach wurde die alte Brücke abgebrochen und die zweite Hälfte am Standort der alten Brücke gebaut. Eröffnet wurde die ganze neue Brücke am 8. November 2004.

SANIERUNG DER RHEINUFERBÖSCHUNG

Seit 2008 wird die Kleinbasler Rheinuferböschung am Unteren Rheinweg instand gestellt – von der Dreirosenbrücke bis zur Mittleren Rheinbrücke. Bei den gesamten Arbeiten geht es um die Instandsetzung des Böschungsbereichs zwischen Böschungsfuss und Bernenweg mit dem Ziel, die Rheinuferböschung sowie den Hochwasserschutz sicherzustellen. Die Uferböschung befand sich nämlich in einem schlechten Zustand; auch wollte man die Promenadenebene grundsätzlich verbessern.

Zur ökologischen Aufwertung werden Uferaufschüttungen, zum Teil auch mit vorgelagerter Kiesbank wurden errichtet. Zugunsten der übrigen Rheinnutzer wurden die Bootsliegendeplätze in den Abschnitt Offenburgerstrasse-Leuengasse verlegt. Verbesserungen gab es auch bei den Schwimmausstiegen, Sitzstufen und Pollern.