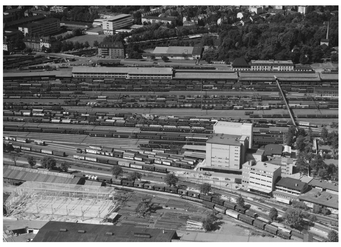
AUSGANGSLAGE

BIS ENDE DES 19. JAHRHUNDERTS WAR DAS «WOLFFELD» DER STADT NOCH VORGELAGERT. DEN NAMEN VERDANKT DAS GEBIET DEN NOCH BIS INS 17. JAHRHUNDERT DORT LEBENDEN WÖLFEN. 1876 WURDE VOR DEN TOREN DER STADT DAS GÜTERBAHNHOFAREAL WOLF EINGEWEIHT.

Bis heute wird das 16 Hektaren grosse Areal, das im Eigentum der SBB ist, von der Bahn und diversen bahnnahen Logistikunternehmen als Terminal für den kombinierten Verkehr, für den Freiverlad oder als Cargo-Domizil-Standort genutzt.

Im Rahmen einer möglichen räumlichen Verlagerung des internationalen Güterverkehrs in der Region Basel und aufgrund der zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Basel bietet das Areal ein grosses städtebauliches Entwicklungspotenzial.

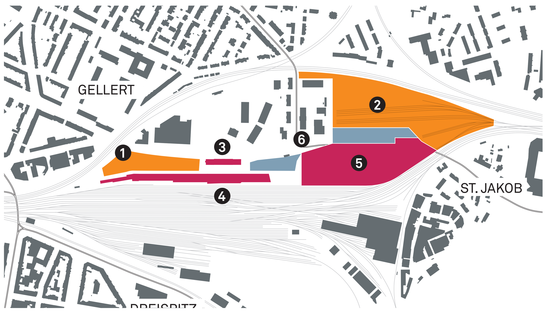
In einem mehrjährigen Prozess wurden zwischen der Eigentümerin SBB und dem Kanton Basel-Stadt in einem kooperativen Planungsverfahren die Rahmenbedingungen und die Entwicklungsziele für das Gebiet ausgelotet und in Form von schriftlichen Leitsätzen sowie einem räumlich konkreten Entwicklungsszenario festgehalten.



Der Güterbahnhof in den 60er-Jahren
© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Fotograf: Comet Photo AG (Zürich)
Com_F64-03122 / CC BY-SA 4.0

Historischer Plan von 1905

ÜBERSICHT HEUTIGE NUTZUNGEN

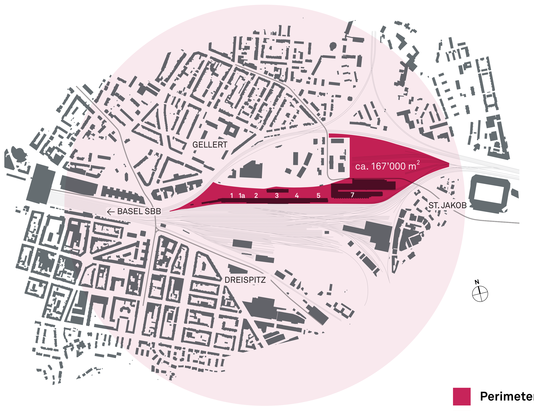


1 **Freiverlad**
2 **Containerterminal**
(kombinierter nationaler und internationaler Binnenverkehr)
3 **Speditionsgebäude** (Kleinmieter gemischt)
4 **Güterhallen, Büros** (Logistik, Dienstleistungen gemischt)
5 **UAG** (Logistik und Büroflächen)
6 **LKW-Stellplätze**

PROJEKT

IN EINEM STÄDTEBAULICHEN STUDIENAUFTRAGSVERFAHREN HABEN VIER PLANUNGSTEAMS DAS ENTWICKLUNGSPOTENZIAL DES AREALS UNTERSUCHT UND PRÄZISIERT. DABEI GING ES VOR ALLEM UM DAS POTENZIAL AUS STÄDTEBAULICHER, NUTZUNGSSPEZIFISCHER, VERKEHRSTECHNISCHER, LANDSCHAFTLICHER UND SOZIALRÄUMLICHER PERSPEKTIVE.

PROJEKTPERIMETER



Perimeter
Betrachtungsperimeter

Die vier Planungsteams haben sich im städtebaulichen Studienauftrag «Wolf Basel» mit der zentralen Fragestellung zur Entwicklung des Areals auseinandergesetzt:

> *«Ist auf dem Areal die Entwicklung eines zukunftsweisenden Quartiers mit starker eigener Identität, einem möglichst hohen Wohnanteil und einer hohen städtebauliche Qualität möglich und können diese Anforderungen unter Berücksichtigung der durch Umweltfaktoren und Denkmalschutz gegebenen Rahmenbedingungen erfüllt werden?»*

Die Beantwortung dieser Frage wurde von den vier Planungsteams auf unterschiedliche Weise angegangen. Es resultierten vier verschiedene Ansätze, die je über eigene Qualitäten verfügen und im Grundsatz alle umsetzbar sind.

DIE PLANUNGSTEAMS

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

WÜRDIGUNG

Zum Ende des Verfahrens überzeugten zwei unterschiedliche Ansätze das Beurteilungsgremium besonders:

Die stimmig anmutende, kohärente und identitätsstiftende geschlossene Randbebauung von Christ & Gantenbein und Team mit der geplanten Nutzungsdurchmischung und der intensiven Belebung und Grösse des Innenhofs, speziell im Westteil des Areals.

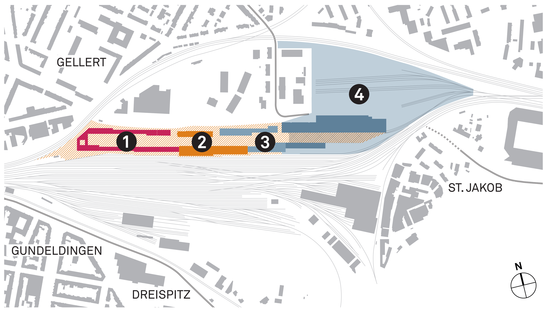
Der funktionale Ansatz von EM2N und Team mit der klaren Zonierung, der etappierten Umsetzung und besonders mit den räumlichen und funktionalen Entwicklungsmöglichkeiten im Ostteil (UAG, Logistik) des Areals.

Die beiden Ansätze werden im Schlussbericht zum städtebaulichen Studienauftrag detailliert beschrieben und gewürdigt.

RICHTPROJEKT

NACH ABSCHLUSS DES STÄDTEBAULICHEN STUDIENAUFTRAGS WURDEN IN RÜCKSPRACHE MIT DEN BERATENDEN EXPERTEN UND DER PROJEKTLEITUNG EMPFOHLEN, DIE STÄRKEN DER ANSÄTZE VON CHRIST & GANTENBEIN SOWIE EM2N ZUSAMMENZUFÜHREN UND ALS STÄDTEBAULICHES RICHTPROJEKT AUSZUARBEITEN.

ZUKÜNFTIGE HAUPTNUTZUNGEN (RICHTPROJEKT)



1 **Wohnen**
2 **öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen**
3 **Büro/Gewerbe/Dienstleistung**
4 **Logistik**
öffentlich zugänglich

Für die Zusammenführung wurde die städtebauliche Typologie von Christ & Gantenbein mit der klaren Nutzungsverteilung und etappierten Umsetzbarkeit des Projekts von EM2N vereint. Die Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts erfolgte in zwei Phasen. Unterstützt wurde das Team inhaltlich und organisatorisch durch die Projektleitung und den Projektsupport.

PHASE 1

GRUNDLAGEN FÜR DIE ERARBEITUNG

In Phase 1 der Erarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts stand die Zusammenführung der beiden Ansätze im Zentrum sowie die Beantwortung wichtiger offener Fragen, wie z.B. zum Thema Logistik.

ZWISCHENPHASE

MACHBARKEITSPRÜFUNG

Zwischen Phase 1 und Phase 2 wurde eine Machbarkeitsprüfung durchgeführt, um die Umsetzbarkeit der geforderten Zusammenführung sicherzustellen.

PHASE 2

AUSARBEITUNG RICHTPROJEKT

Auf Basis der Rückmeldungen aus der Machbarkeitsprüfung wurden alle relevanten Themen des städtebaulichen Richtprojekts vertieft. Während der Ausarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts fanden insgesamt drei Workshops mit dem Planungsteam, dem Begleitgremium, der Projektleitung sowie dem Projektsupport statt.

VERNETZUNG MIT DER STADT

DAS PROJEKT ÜBERZEUGT AUCH DURCH EINE NACHVOLLZIEHBARE STÄDTEBAULICHE FIGUR, DIE DEN HISTORISCHEN BESTAND SEHR GUT EINBINDET. FÜR SÄMTLICHE VERKEHRSMITTEL IST DAS AREAL OPTIMAL ERSCHLOSSEN UND WIRD SO IN DIE NACHBARSCHAFT UND STADT EINGEBUNDEN.

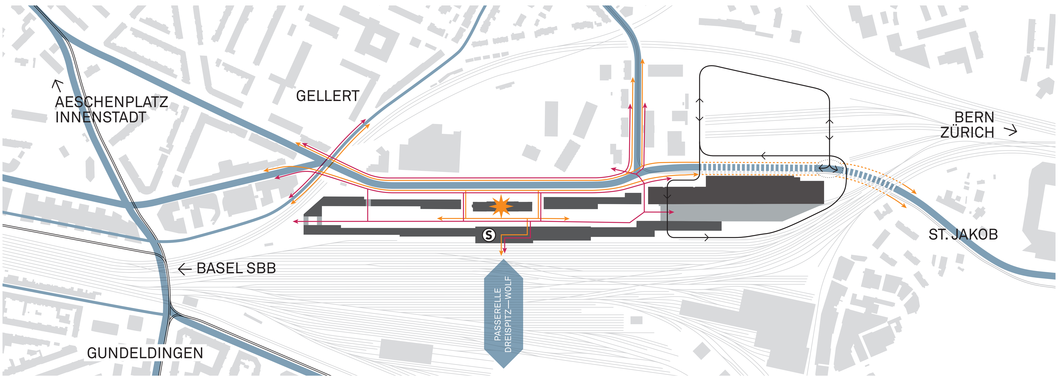
STÄDTEBAU

Das schlichte, morphologische Regelwerk zeigt eine wertvoll ausgeprägte städtebauliche Figur, die auch die Diskussion über zukünftige städtebaulichen Variationsmöglichkeiten erleichtert. Die Integration des UAG-Gebäudes oder ein alternativer Logistikneubau bleiben bis zum spätestmöglichen Zeitpunkt offen. Die Einbindung des historischen Bestands wie des Dienstgebäudes und der historischen Hallen 3 und 4 verleihen als Zeitzeugen dem Areal einen ortsbezogenen Charme.

ERSCHLIESSUNG

Grosses Augenmerk wurde auch auf die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel innerhalb und ausserhalb des Perimeters und die Umsteigebeziehungen gelegt. Grosses Potential hat auch die 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 auch konzeptionell.

Visualisierung: Blick von der Tramhaltestelle «Zeughaus» auf den offenen Zugang des Areals
© PONNIE Images



GRÜN- UND FREIRAUM, UMWELT

UNTERSCHIEDLICHE FREIRÄUME, DER LANGGESTRECKTE HOF MIT VIELEN BÄUMEN SOWIE EIN HOCHGELEGENER STADTGARTEN PRÄGEN DAS AREAL. DER INNENHOF ERMÖGLICHT TROTZ DER EXPONIERTEN LAGE WOHNNUTZUNGEN AN EINER ATTRAKTIVEN UND URBANEN LAGE.

Visualisierung: Blick in den Wohnhof – das Zentrum dient mit der künftigen S-Bahn-Station und den Zufahrtsmöglichkeiten als Mobilitätshub des Wolf
© PONNIE Images

GRÜN- UND FREIRAUM
Das Konzept des Projekts mit der zum Innenhof ausgerichteten Struktur ist eine sehr gute Lösung für die Herausforderungen Lärm sowie möglicher Störfälle. Die aneinandergereihten Gebäudevolumen schirmen den Lärm ab und ermöglichen Wohnnutzungen trotz der exponierten Lage.

Mögliche Lärmkonflikte innerhalb des Areals werden durch die konsequente Entflechtung der Nutzungen geschickt umgangen. Die Zu- und Wegfahrten der Tiefgaragen sind im Einbahnstrassenverkehr direkt an der St. Jakob-Strasse geplant und liegen somit ausserhalb des verkehrsberuhigten Innenhofs, der sich durch viele attraktive Aufenthaltsräume auszeichnet.

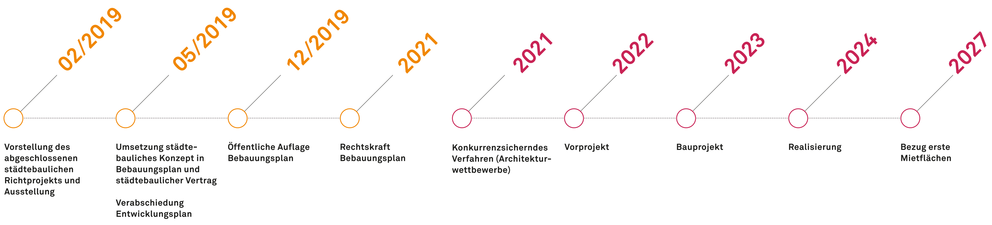
UMWELT
Die verschiedenen Freiräume für unterschiedliche Bedürfnisse und Nutzungen sind auf die jeweiligen Entwicklungsetappen der Überbauung abgestimmt. Der langgestreckte «Wolfshof» mit tiefwurzelnden Bäumen wird nach seiner Fertigstellung als grosszügige Einheit wahrgenommen werden.

Die unterschiedlichen Nutzungen werden den Hof und Aussenraum prägen, der «Stadtgarten» auf dem UAG-Dach wird als Erweiterung des Hofraumes das Areal zusätzlich prägen. Am südlichen Arealrand entstehen neue «Naturflächen», die schon heute ansässigen Pflanzen und Tiere auch künftig Lebensraum bieten werden.

Visualisierung: Blick in den Gewerbehof –der «Wolfshof» ist ausschliesslich Fussgängern, Velos und für Anlieferungen vorbehalten
© PONNIE Images

NÄCHSTE SCHRITTE

DAS FINALE STÄDTEBAULICHE KONZEPT WIRD IN EINEN BEBAUUNGSPLAN ÜBERFÜHRT, DER ÖFFENTLICH AUFGELEGT WIRD. NACH RECHTSKRAFT DES BEBAUUNGSPLAN BEGINNEN AB 2021 DIE PROJEKT- UND BAUPHASEN, SO DASS AB 2027 DIE ERSTEN MIETFLÄCHEN BEZOGEN WERDEN KÖNNEN.



Modell des Richtprojekts im Stadtmodell des Kantons Basel-Stadt
© pitschmann