

# Salina Raurica: neue Stadt am Rhein

Autor(en): **Engler, Daniel / Weidmann, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 1-2: **Neue Stadt am Rhein**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108347>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Daniel Engler, Ruedi Weidmann



## Salina Raurica: Neue Stadt am Rhein

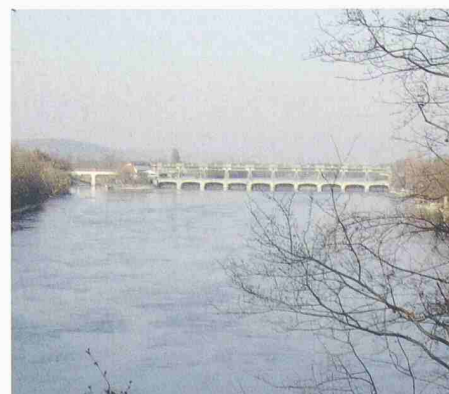
**Am Rhein zwischen Pratteln und Augst (BL) soll vor den Toren Basels ein neuer Stadtteil entstehen. Einmalig für die Schweiz sind sowohl die Arealgrösse als auch der Umfang der Anforderungen an die Planer. In einer Gesamtentwicklungsstudie samt Verkehrskonzept mussten sie unterschiedlichste Funktionen unter einen Hut und letztlich eine neue Kleinstadt zum Funktionalisieren bringen. Den Wettbewerb, ein Gutachterverfahren, gewannen Angélil/Graham/Pfenninger/Scholl mit Ernst Basler Partner, Vetsch Nipkow Partner und Immopro.**



Im Sommer 2001 gab der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft den Start des städtebaulichen Entwicklungsvorhabens Salina Raurica bekannt. Mit 170 Hektaren ist Salina Raurica die grösste Siedlungs- und Infrastrukturerweiterung in der Region Basel. Die Fläche umfasst die Römerstadt Augusta Raurica und die Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst, begrenzt von der Autobahn im Süden und dem Rhein im Norden. Das Gebiet gehört zu den Gemeinden Pratteln und Augst und soll über einen Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren als neuer Standort für gehobenes Wohnen, wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze, Freizeit, Erholung und Ausstellungslandschaft etabliert und überbaut werden. Das Areal soll einen eigenen Charakter haben, der als Label bis über die Region hinaus wirkt.

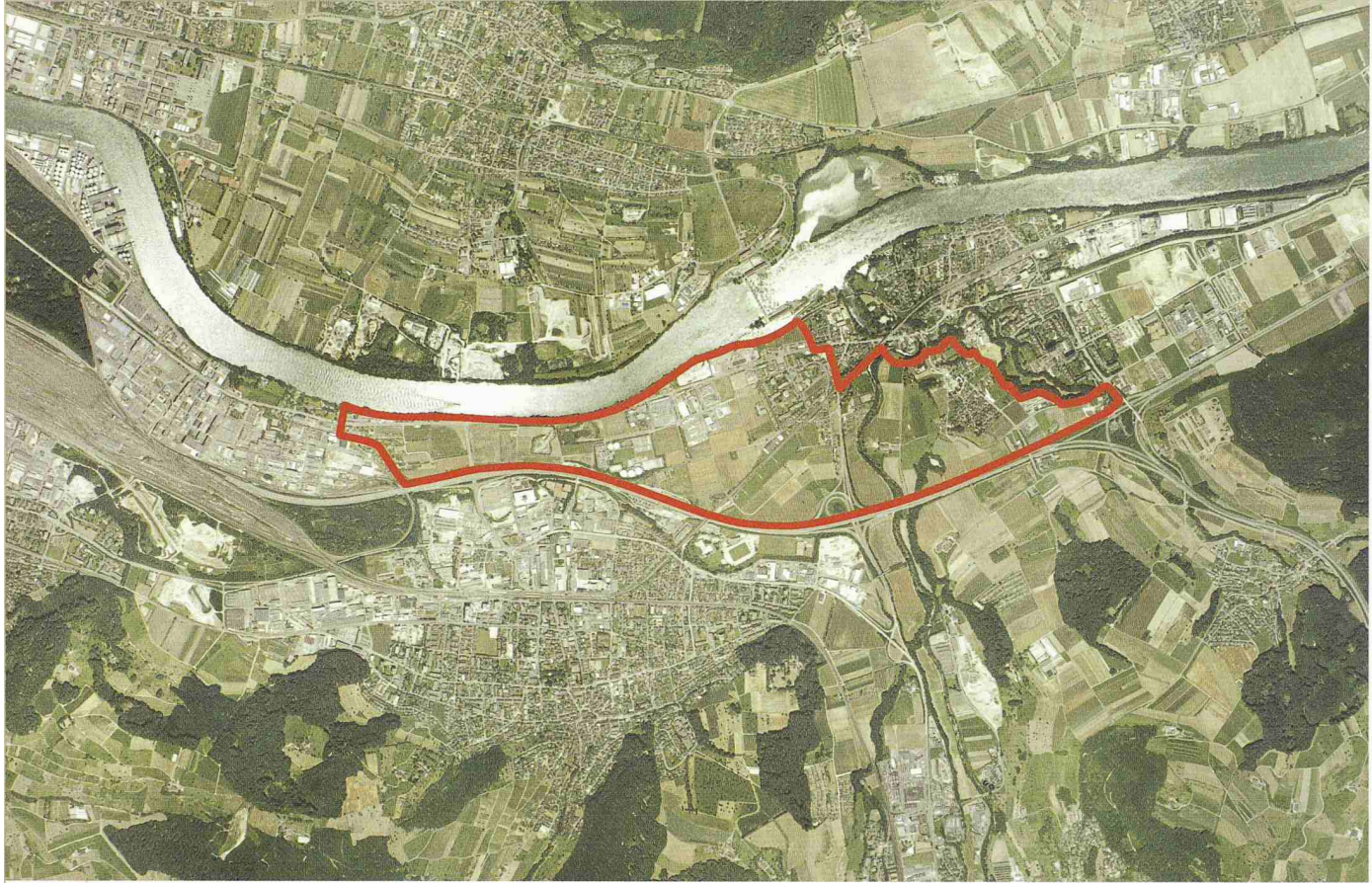
### Zwei Gemeinden, zwei Problemlagen

Die heutige Nutzung des Gebiets widerspricht Vorstellungen einer nachhaltigen Bodennutzung und Gesamtordnung. Augst umfasst einen Teil der ehemaligen



1-4

**Der neue Stadtteil Salina Raurica entsteht nicht auf der «grünen Wiese». Römische Ruinen und Chemiefabriken, Flussufer und Autobahn, Kläranlage und Industriedenkmäler: Vorhandene Dinge, die gegensätzlicher kaum sein könnten, wollen verbunden werden (Bilder: Amt für Raumplanung Kt. BL)**



5

**Das Entwicklungsgebiet Salina Raurica ist ein typisches Stück Agglomeration: ohne klare Identität, teilweise landwirtschaftlich genutzt, mit Resten von naturnahen Lebensräumen, von Strassen, Bahngeleisen, Kläranlage, Kiesgruben und Gewerbebauten zerstückelt (Bild: Amt für Raumplanung Kt. BL)**

Römerstadt Augusta Raurica. Die Freiflächen der Gemeinde mit 1000 Einwohnern liegen vorwiegend in der archäologischen Schutzzone, die keine baulichen Eingriffe zulässt. Augst besitzt daher kaum Flächenreserven für Wohn- oder Gewerbebauten. Der geplante Neubau des Römermuseums und die Bespielung des renovierten Theaters lassen einen Verkehrszuwachs in der bereits stark belasteten Gemeinde erwarten.

Die auf Pratteler Gemeindegebiet liegende Rheinebene ist hingegen Industrie- oder Gewerbezone, vier Fünftel davon werden heute noch landwirtschaftlich genutzt. Darauf befinden sich eine Kläranlage, verstreute Gewerbebauten, ein 17 Hektaren grosses Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung, das geschützt werden muss, und zwei holzverschaltete Bohrtürme der Salinen, die stehen bleiben sollen. Es besteht ein grosser Nachfragegedruck von güter-, kunden- und flächenintensiven gewerblichen Betrieben, Fachmärkten und Freizeiteinrichtungen, wie sie schon in Pratteln südlich der Autobahn zahlreich vorhanden sind. Pratteln, mit gut 15 000 Einwohnern eine der grösseren Gemeinden der Agglomeration Basel, hat in den letzten Jahren eine erhebliche Arbeitsplatzentwicklung erfahren. Hingegen stagnierte die Bevölkerungszahl. Wegen der einseitigen kundenintensiven Geschäftsstruktur in Pratteln sind die Verkehrskapazitäten erschöpft. Ziel der Gemeinde ist eine Diversifizierung der Arbeitsplatzstruktur.

Im Rahmen einer Gesamtplanung will man nun eine qualitätvolle Entwicklung einläuten, die Standortgunst in der Trinationalen Agglomeration Basel nutzen, die landschaftlichen Potenziale besser zur Geltung bringen. Ein neuer Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkt sollte neue Rahmenbedingungen für wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze, attraktive Wohnungen, kulturelle Veranstaltungen und Erholungs- und Freizeitangebote schaffen.

### **Römermuseum und S-Bahn-Station als Impulse**

Das Museumsangebot der Römerstadt Augusta Raurica wird in den nächsten Jahren erheblich ausgebaut werden. Ein neues Museum soll entstehen, die Infrastruktur des Freilichtmuseums erweitert und die archäologische Schutzzone neu definiert werden. Im Rahmen der Planung von Salina Raurica war zu prüfen, ob die Idee einer modernen Ausstellungslandschaft von der Römerstadt auf die Stadtentwicklung in der Rheinebene übertragbar sei und als Planungskonzept für einen eigenen Charakter des gesamten Gebiets sorgen könnte.

Ein zweiter wesentlicher Impuls für ein neues städtisches Quartier ist die geplante S-Bahn-Station Längli zwischen Pratteln und Augst, die für das Museum wie für den östlichen Teil der Rheinebene eine sehr gute ÖV-Erschliessung bedeuten würde. Wegen der heutigen Verkehrsüberlastung auf der Rheinstrasse und der Ortsdurchfahrt Augst muss eine erhöhte Dichte mit

## Auslober / Projektleitung

Bau und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft,  
Amt für Raumplanung

## Politisches Lenkungsgremium

- Elsbeth Schneider, Regierungsrätin Kt. BL
- Erich Straumann, Regierungsrat Kt. BL
- Peter Schmid, Regierungsrat Kt. BL (bis 30.6.2003)
- Urs Wüthrich, Regierungsrat Kt. BL (seit 1.7.2003)
- Andreas Blank, Gemeindepräsident Augst
- Willy Schneider, Gemeindepräsident Pratteln

## Beurteilungsgremium (Auswahl der Teams)

- Hans-Georg Bächtold, Amt für Raumplanung Kt. BL
- Susanne Fischer, Amt für Raumplanung Kt. BL
- Rainer Klostermann, Feddersen + Klostermann, Zürich
- Hansueli Remund, Planteam S, Sempach Station

## Leitungsgremium

- Hans-Georg Bächtold, Kantonsplaner Kt. BL
- Hansruedi Braun, Bauverwaltung Pratteln
- Marie-Theres Caratsch, Kantonsarchitektin Kt. BL
- Thomas de Courten, Wirtschaftskammer Basel-Landschaft
- Walter Dinkel, Amt für Industrielle Betriebe Kt. BL
- Susanne Fischer, Amt für Raumplanung Kt. BL
- Alex Furger, Leiter Römerstadt Augusta Raurica
- Christophe Girot, Prof. Landschaftsarchitektur ETHZ
- Felix Jehle, Amt für Umweltschutz Kt. BL
- Rainer Klostermann (Vorsitz), Feddersen & Klostermann, Zürich
- Christian Kropf, Tiefbauamt Kt. BL
- Hansueli Remund, Planteam S AG Sempach
- Rolf Röthing, Wirtschaftsförderung Basel-Stadt und Basel-Landschaft
- Simon Schmid, Wirtschaftsförderung Basel-Landschaft
- Rolf Signer, Scholl + Signer Zürich
- Gottfried Stierli, Stierli + Ruggli Lausen
- Roland Trüssel, Gemeindeverwaltung Augst

## Die drei Teams

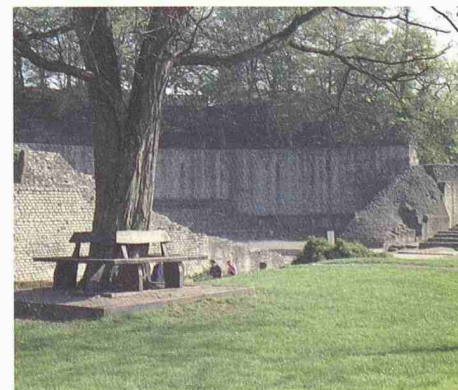
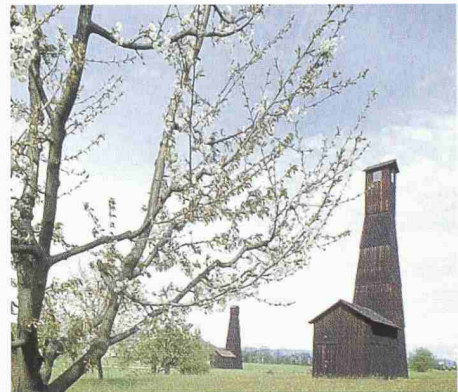
Team a.e.v.i. (für Weiterbearbeitung ausgewählt)  
Angéil/Graham/Pfenninger/Scholl (Architektur, Städtebau),  
Ernst Basler + Partner (Raum- und Verkehrsplanung), Vetsch  
Nipkow Partner (Landschaftsarchitektur), Immopro (Wirt-  
schaftlichkeit und Marketing): Christoph Lippuner, Wilhelm  
Natrup, Beat Nipkow, Tiziano Menghini, Hanspeter Oester,  
Manuel Scholl, Denise Ulrich

Metron AG, Brugg

Zeugin-Gölker Immobilienstrategien, Zürich: Markus Gasser,  
Arjan Harbers, Bernhard Kirsch, Brigitte Nyffenegger, Beat  
Suter

Wasserstadt GmbH, Berlin

Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner, Berlin und Münsin-  
gen; Schroeder & Associés SA, Luxemburg: Heike Brand-  
horst, Hannes Dubach, Uli Hellweg, Anja Kneiding, Michel  
Knepper, Urs Kohlbrenner



6-9

**Mangel an Identität? In der fragmentierten Landschaft finden sich durchaus Qua-  
litäten, die dem Gebiet viel Charakter und eine hohe Lebensqualität geben können,  
wenn sie verstärkt und vernetzt werden (Bilder: Amt für Raumplanung Kt. BL)**

einem Gesamtverkehrskonzept und neuer Infrastruktur, insbesondere im öffentlichen Verkehr, aufgefangen werden. Die landschaftlichen Potenziale sollten für das gesamte Projekt nutzbar werden, insbesondere das Rheinufer und das Ergolzthal, die renaturiert werden sollen. Bestehende Gewerbebetriebe und die Kläranlage mussten in das Nutzungskonzept eingebunden und für lärmbelastete Problemzonen entlang von Autobahn und Bahnlinie Lösungen gefunden werden.

Zwingend bei einem Perimeter dieser Grösse ist die Möglichkeit einer etappierten Realisierung. Gesucht war also ein flexibles Grundgerüst für Wohnen, Arbeiten, öffentliche Anlagen, Ausstellungs- und Verkehrsfläche mit tragfähigen Teilräumen für die Realisierung, das dem Gebiet einen starken (auch vermarktbar) und insgesamt urbanen Charakter geben sollte.

### Das Verfahren

Das kantonale Amt für Raumplanung wurde mit der Federführung und Koordination des Vorhabens beauftragt. Es schrieb im Sommer 2002 öffentlich einen Studienauftrag aus. In der Präqualifikation wurden aus den Bewerbern sieben interdisziplinäre Teams ausgewählt und eingeladen, in einem Gespräch mit dem Beurteilungsgremium eine Analyse der Aufgabestellung vorzulegen. Die drei Teams *a.e.v.i.*, *Metron* und *Wasserstadt* (vgl. Kasten S. 10) erhielten schliesslich vom Beurteilungsgremium den Studienauftrag zur Erarbeitung einer Leitidee und eines Entwicklungsplans. Von ihnen wurde Kooperation untereinander und mit dem Auftraggeber erwartet. Die Arbeiten sollten in enger Zusammenarbeit mit dem aus externen Experten und VertreterInnen der Verwaltung zusammengesetzten Leitungsgremium schrittweise optimiert werden.

### Leitidee, Entwicklungsplan, Ablaufplan

Zunächst war eine Leitidee für das Gebiet zu entwickeln. Ein Schwerpunkt, beispielsweise Arbeitsort, Wohnquartier, gestalteter Landschaftsraum, musste festgelegt, und inhaltliche und räumliche Schlüsselstellen mussten benannt und skizzenhaft präsentiert werden.

Danach galt es, einen Entwicklungsplan zu entwerfen mit konzeptionellen Überlegungen zur Nutzung, die in die planungsrechtlichen Bestimmungen übertragen werden können. Der Entwicklungsplan ist vergleichbar mit einem Rahmenplan, flexibel genug, um verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, aber präzise genug, um eine Grundordnung festzulegen. Er entspricht formell dem behördenverbindlichen kantonalen Spezialrichtplan im Kanton Basel-Landschaft. Der Entwicklungsplan musste folgende Anforderungen erfüllen:

- Entwicklung eines gestalterischen und inhaltlichen Gesamtkonzepts (Leitidee)
- Festlegung eines Grundmusters urban gestalteter Siedlungsfläche und Landschaft
- Ausscheidung etappierbarer, unabhängiger Baufelder
- Lokalisierung städtebaulicher Entwicklungspole
- Benennung flexibler Nutzungsoptionen bzw. Festlegung von Mindestnutzungsanteilen

### Das Gebiet in Zahlen (Flächen in Hektaren)

	gesamt	Rheinebene	Römerstadt
<b>Gesamtgebiet</b>	<b>170</b>	<b>90</b>	<b>80</b>
Gemeindebann Augst	69.7		
Gemeindebann Pratteln	100.3		
davon in Bauzone (100 %)	135.8	81.7	54.1
Industriezone 37.1 %	50	50	-
Gewerbezone 10.4 %	14	11	3
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen 34.1 %	46	20	26
Wohnzone 9.6 %	13.1	0.1	13
Grünzone 0.5 %	0.6	0.6	-
Wald 0.1 %	0.1	-	0.1
Spezialzone 8.2 %	12	-	12

- Integration attraktiver Ausstellungsbereiche
- Festlegung der Erschliessungen für Privatverkehr, Parkplätze und Langsamverkehr
- Einbindung von etappierbarem ÖV-Ausbau (Trassen)
- Abstimmung der Nutzungen auf Verkehrskapazitäten
- Aufzeigen von Gestaltungsvorschlägen für Baukörper, städtischen und landschaftlichen Freiraum
- Abgrenzen von landschaftlichen Schutzzonen und ökologischen Vernetzungskorridoren
- Berücksichtigung der Erfordernisse von Störfallrisiko, Denkmalschutz und Lufthygiene
- Aufzeigen erforderlicher Infrastruktur für öffentliche Einrichtungen
- Schaffung von Grundlagen für die kommunale Nutzungsplanung (Zonen-, Strassennetz-, Quartierplan). Neben dem Entwicklungsplan wurde von den Teams ein Ablaufplan für das Projektmanagement erwartet. Er sollte die einzelnen Schritte und Arbeitsprozesse der

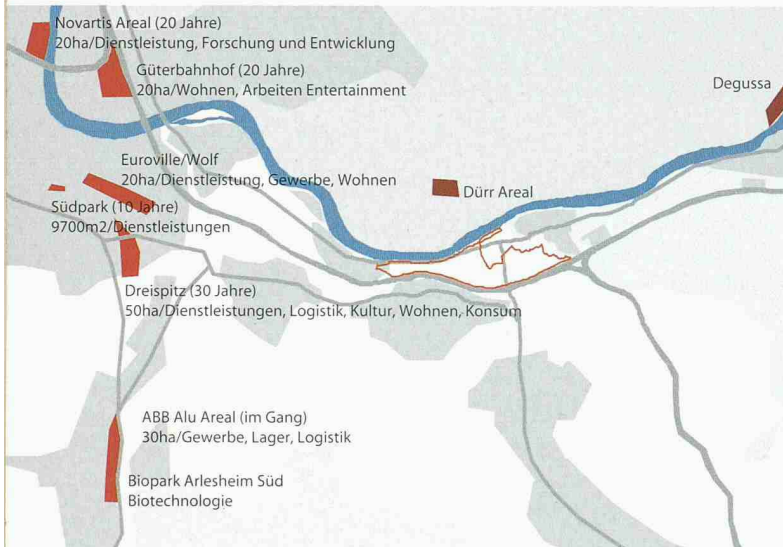
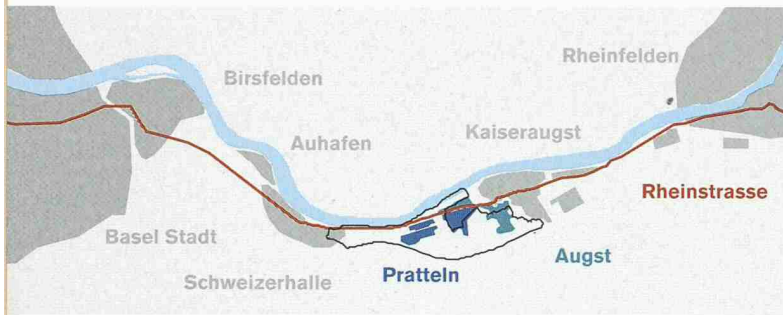
### Die Projekte in Zahlen

	Team a.e.v.i. <sup>1</sup>	Metron	Wasserstadt
BGF	460 000 m <sup>2</sup>	420 000 m <sup>2</sup>	1 350 000 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze (% der Gesamtfläche)	8000 (80 %)	5200 (50 %)	17000 (63 %)
Einwohner	1600 (20 %)	3700 (50 %)	7000 (37 %)
DTV-Erzeugung <sup>2</sup>	24 000 Fz	33 000 Fz	keine Angaben

<sup>1</sup> Die Zahlen von a.e.v.i. stammen aus der Überarbeitung vom November 03, die Angaben der anderen Büros vom März 03

<sup>2</sup> DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr (Fahrzeugfahrten pro Tag)

**Oben: Das Entwicklungsgebiet Salina Raurica (schwarz umrandet) vor den Toren Basels. Unten: Von den Entwicklungsgebieten im Raum Basel ist Salina Raurica (orange umrandet) mit 170 Hektaren mit Abstand das grösste (Bilder: a.e.v.i.)**



Umsetzung des Entwicklungsplans zeitlich organisieren und dabei Abhängigkeiten zeigen hinsichtlich der Instrumente (Spezialricht-, Quartier-, Zonenpläne), der beteiligten Akteure (Verwaltungsstellen, Unternehmer, Grundeigentümer), der Finanzierung (Kostenschätzung der Baufelder und aller Teilprojekte mit Beurteilung der Marktfähigkeit). Bei den Überlegungen zum Ablauf der Investitionen war zu unterscheiden zwischen Sofortmassnahmen mit geringem Risiko, unbedingt zu realisierenden Leitprojekten sowie Pilotprojekten zum exemplarischen Durchspielen einzelner Fragestellungen.

### Die Beurteilung der Vorschläge

Das Leitungsgremium beurteilt in seinem Bericht vom Juni 2003 die stufenweise Erarbeitung einer Leitidee und eines Entwicklungsplans im Parallelverfahren als aufwändiges, aber geeignetes Verfahren und alle drei Entwürfe als qualitativ gute Arbeiten, die die Aufgabenstellung erfüllten. Die Beurteilung erfolgte im Plenum sowie vertieft in den drei Arbeitsgruppen Landschaft/Städtebau, Wirtschaft und Verkehr.

Der Entwurf «Cité und Wohnstadt» von *Wasserstadt* schied als Erster aus, vor allem wegen seiner überdimensionierten Ausnützung. Die Entwürfe «Meile am Rhein» vom *Team a.e.v.i.* und «Stadtarchipel» von *Metron* wurden in einer ersten Bewertung einander gleichgestellt. Der Entscheid fiel schliesslich zugunsten des Entwurfs von *Team a.e.v.i.* wegen seiner besseren

Machbarkeit, da er einfacher an die lokalen Verhältnisse anpassbar sei und im Gegensatz zum Projekt der *Metron* keine Abhängigkeiten von einem neuen Verkehrsträger aufbaue.

Auf den folgenden Seiten werden die wichtigsten Grundzüge der drei im März 2003 präsentierten Konzepte vorgestellt. Beim *Team a.e.v.i.* sind auch Resultate der inzwischen erfolgten Überarbeitung berücksichtigt.

### Wie geht es weiter mit Salina Raurica?

Der im November fertig gestellte Entwicklungsplan des *Teams a.e.v.i.* muss nun rechtlich abgesichert werden, um eine verbindliche Planungsgrundlage zu schaffen. Dazu wird er dem Kantonsparlament als kantonaler Spezialrichtplan zur Genehmigung vorgelegt. Als behördenverbindlicher Spezialrichtplan gäbe er für den Kanton und die Gemeinden einen Rahmen vor, der sukzessive durch die kommunale Planung umgesetzt werden könnte. Nach der Genehmigung in diesem Jahr kann damit die Planung Salina Raurica an die Gemeinden Pratteln und Augst weitergegeben werden. Diese werden die Vorgaben des Spezialrichtplans in die kommunale Planung (Zonenplan, Quartierplan = Sondernutzungsplan und Strassennetzpläne) umsetzen; Landumlegungsverfahren müssen voraussichtlich parallel begonnen werden. Mit ersten Realisierungen ist nicht vor 2007 zu rechnen.