

Grosse Pläne - kleine Schritte : Basel ist noch nicht gebaut

Autor(en): **Wymann, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **103 (2016)**

Heft 9: **Basel : Wachstum in eigenen Grenzen**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-658280>

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.



Grosse Pläne – kleine Schritte

Basel ist noch nicht gebaut

Planung ist in Basel wegen der vielen Grenzen um einiges komplizierter als anderswo. Die Realität der verschiedenen staatlichen Einheiten und die Berücksichtigung aller Anspruchs- und Interessengruppen führt zu einer Art *Slow Planning*.

Jean-Pierre Wymann

Grenzen sind im Kanton Basel-Stadt omnipräsent. Die Nachbarschaften mit Deutschland und Frankreich im Norden und dem Kanton Basel-Landschaft im Süden bieten viel Potenzial zur Entwicklung der Stadt über die politischen Grenzen hinaus. In der Zusammenarbeit gilt es die unterschiedlichen Planungsinstrumente zu synchronisieren. Dies führt zwangsläufig zu einer Entschleunigung der Planung, zu einer Politik der kleinen Schritte, die Zeit lässt, um planerische Visionen politisch gut zu verankern.

Grenzen überwinden

Wie schwierig grenzüberschreitende Projekte sein können, zeigt der öffentliche Verkehr. Zwar hat Basel einen Flughafen auf französischem Boden bei Saint-Louis, doch ist er nicht an das Bahnnetz angeschlossen und nur mit dem Bus erreichbar. Erhebliche Mühe hat es gekostet, die beiden Tramlinien 3 und 8 nach Frankreich und nach Deutschland zu verlängern. Nach jahrelanger Planung ist die Linie nach Weil am Rhein seit 2014 in Betrieb und die Linie nach Saint-Louis im Bau. Eine unterirdische Durchmesserlinie soll als «Bypass» das chronisch verstopfte

Stadtzentrum entlasten und die S-Bahn trilateral besser verknüpfen: Das sogenannte «Herzstück» der S-Bahn, das den Bahnhof SBB mit dem Badischen Bahnhof verbindet, befindet sich zur Zeit in der Vorprojektphase und soll 2030 in Betrieb gehen.

Basel scheint gebaut. Weil aber zunehmend Industrie- und Gewerbebetriebe die Stadt verlassen, gibt es vor allem an den Rändern grössere Areale, die verändert und neu interpretiert werden können. Platz für Neues ist also durchaus vorhanden, und Visionen, wie man damit umgehen kann, gibt es auch. Herzog & de Meuron haben zusammen mit Rémy Zaugg 1991 mit der Studie *Basel eine Stadt im Werden?* die Debatte über die Stadtentwicklung neu entfacht. Ausgangspunkt waren nicht politische Grenzen, sondern die Freiräume – insbesondere der Flussraum des Rheins und die Gleisfelder der Bahn. Mit dichten Bebauungen sollten diese grenzüberschreitend gestärkt werden. Die Studie wirft einen unbefangenen, analytischen Blick auf die Stadt, und die daraus entwickelten Thesen wirken bis heute nach.

Im Süden

Ein Beispiel ist das Dreispitz-Areal. Es befindet sich im Besitz der Christoph-Merian-Stiftung (CMS), umfasst 50 Hektaren und ist mit dem öffentlichen Nahverkehr in weniger als zehn Minuten vom Bahnhof SBB aus erreichbar. Die Hälfte liegt im Kanton Basel-Stadt, die andere in der Gemeinde Münchenstein im Kanton Basel-Landschaft. Jahrelang war dieses Gebiet als Lagerplatz und Zollfreilager hermetisch von seiner Umgebung abgeriegelt. 2002 publizierten Herzog & de Meuron eine städtebauliche Studie, die eine Vision für einen Stadtteil des 21. Jahrhunderts entwirft. Darin enthalten sind planerische Leitideen, die eine Öffnung des Areals und neue Nutzungen ermöglichen sollen.

Analog zu den New Yorker Stadtteilen sah die Studie Quartiere mit unterschiedlichen Identitäten vor. An der Nordspitze sollte ein kleines «Manhattan» mit einer aussergewöhnlichen vertikalen Verdichtung den Auftakt markieren. Gegen Süden wäre dann «SoHo» gefolgt, ein Loftquartier durchmischt mit Galerien, Wohnen und Dienstleistung. Im Anschluss würde «Queens» liegen, ein Ort für Forschung, Kultur und Wohnen. Die Wien-Strasse durchquert das ganze Areal als «Broadway» diagonal und bildet die Kantonsgrenze.

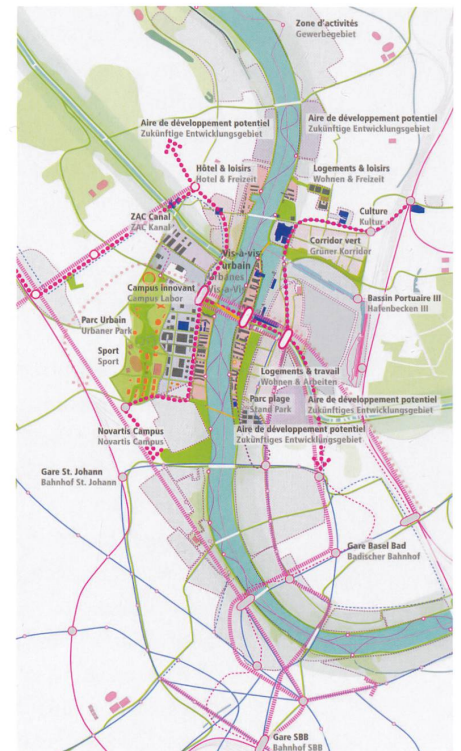
3Land, Klybeckquai

Lange Zeit war das Dreiländereck im Kleinhüninger Hafen neben seiner Rolle als nationaler *Hub* des Güterverkehrs vor allem eine Touristendestination am Ende der Schweiz – dort, wo es trotz aller Beschwörungen einer trinationalen Agglomeration nicht mehr richtig weiterging (in den Köpfen, aber durchaus auch real). Nun ist aber sogar die scheinbar unverrückbare Hafeninfrasturktur in Bewegung geraten, und seit den ersten Testplanungen 2010 ist sie nicht mehr zur Ruhe gekommen. Die Idee der Verlegung eines der Hafenecken ins Landesinnere, näher an die Gleise, löste eine Serie von Planungen aus, die nun endlich das immense Potenzial im Norden der Stadt aufzeigen. Die erste Vision einer Hochhausstadt auf einer neuen Rheininsel verschreckte die Basler zunächst.

Der Geist war jedoch aus der Flasche, und im November 2011 unterzeichneten die drei Nachbarstädte Basel, Weil am Rhein und Hünigues (plus noch ein paar entferntere Partner) eine gemeinsame Planungsvereinbarung, die ein grosses Gebiet beidseits des Rheins zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke betrifft. Daraus folgte ab 2013 durch das Team LIN die Erarbeitung eines detaillierteren Raum- und Verkehrskonzepts, das seit 2015 öffentlich vorliegt. Es werden noch manche Brücken über den Rhein geschlagen werden müssen, bis diese neue Stadt gewachsen ist, aber immerhin liegt nun eine konkrete Vorstellung davon vor. — cs



Die Leichtigkeit der Brache: Zwischen-
nutzung «Landestelle» am Klybeckquai
(vgl. bwb 1/2 – 2014).
Bilder: Nils Fisch, *TagesWoche* (oben) und
Oliver Hochstrasser (links)



Auftraggeber und Projektpartner

TEB Trinationaler Eurodistrict Basel, Kanton Basel-Stadt, Stadt Weil am Rhein, Ville de Hünigues, Communauté de Communes des Trois Frontières, Conseil Général du Haut-Rhin, INTERREG IV Oberrhein, Europäische Union (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung), IBA Basel 2020

Planer

Entwicklungsvision: MVRDV mit Philippe Cabane und Martin Josephy
Raumkonzept: Team LIN; Finn Geipel + Giulia Andi, Atelier Girot, Une Fabrique de la Ville, IBV Hüslers, Franck Boutté, Nuesch Development, Joseph Hanimann, Michael Kleyer

Chronologie

Entwicklungsvision 2011
Raumkonzept 2013 – 15

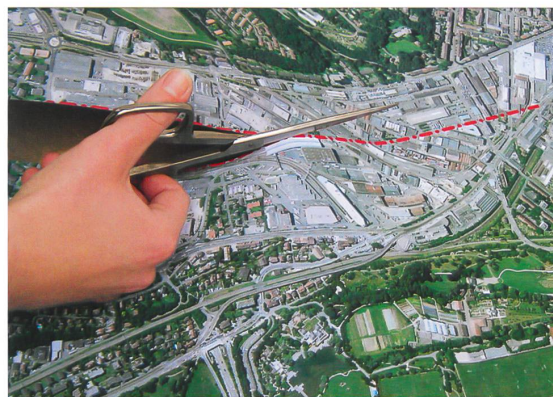
Entwicklungsvision 3 Land von 2011 mit dicht überbauter Rheininsel und neuem Übergang nach Hünigues (oben); Verfeinertes Raumkonzept 3Land von 2015 (rechts).

Dreispietz-Areal

Wie so manches interessantes Areal erstreckt sich auch der Dreispietz über die engen Grenzen des Stadtkantons. In einer ersten städtebaulichen Studie von 2003 entwickelten Herzog & de Meuron eine städtebauliche Vision, die eine Schuhnummer zu gross gedacht war. Es stellte sich heraus, dass Basel nicht nur von der Chemie bzw. Pharma und der Messe lebt, sondern auch von der Logistik – einer etwas weniger glamourösen Branche. Die Fuhrunternehmen und Lagerhausbetreiber sind auf den Standort im Dreispietz angewiesen. Viele von ihnen haben Baurechtsverträge, die noch bis 2053 Gültigkeit haben.

Aus der städtebaulichen Studie konnte die Idee eines «Campus der Künste» auf dem Gebiet der Gemeinde Münchenstein in eine weitere Planungs- und vor allem Realisierungsphase hinübergerettet werden. Am Freilager-Platz entwickelte sich in der Folge rasch der «Campus der Künste» mit den zusammengeführten Instituten der Hochschule für Gestaltung und Kunst sowie der Fachhochschule Nordwestschweiz. Nachdem im Helsinki-Gebäude bereits erste Wohnungen gebaut wurden, folgen nun in der Aufstockung auf das Transitlager weitere hundert Wohneinheiten. Die Transformation des Dreispietz ist vielleicht nicht ganz so umfassend geschehen, rund um den Freilager-Platz aber durchaus tiefgreifend und deutlich sichtbar.

Nach vorübergehendem Planungsstopp ist an den Grenzen zum Basler Gundeldingen und dem Ruchfeld in Münchenstein die Entwicklung von Wohngebieten in Vorbereitung. – cs



Grundeigentümerin

Christian-Merian-Stiftung, Basel

Planung, Architektur

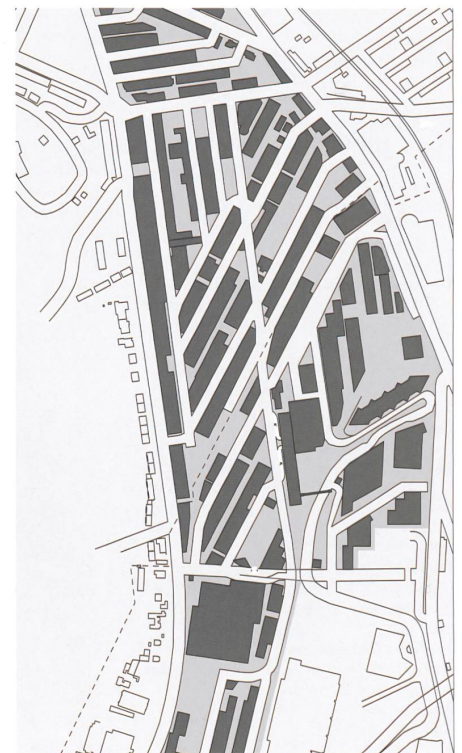
Städtebauliche Studie: Herzog & de Meuron
Gebäude am Freilager-Platz: Morger Partner, Müller Sigrist Architekten, BIG, Rüdüsühli Ibach, Herzog & de Meuron

Chronologie

Städtebauliche Studie 2002–03
Wettbewerb für die HGK/FHNW 2007
Quartierplan Kunstfreilager 2009
Bebauung Freilager-Platz 2011–16

In der *Vision Dreispietz* von 2003 war noch eine massive Verdichtung an der Nordspitze des Dreispietz-Areals vorgesehen; Symbolbild «Aufschneiden – Entdecken – Transformieren» aus der gleichen Studie. Beide Bilder: © Herzog & de Meuron

Die Aufstockung von BIG (im Hintergrund, noch eingerüstet) schliesst den Freilager-Platz ab, links das Hochhaus der FHNW von Morger Partner (wbw 1/2 – 2015), rechts das Helsinki-Gebäude von Herzog & de Meuron (wbw 4 – 2015).
Bild: Thomas Aemmer



Erlenmatt Süd und West

Hohe Erwartungen stellten die Basler an die Neugestaltung des ehemaligen Güterbahnhof-Areals der Deutschen Bahn: Ein lebendiges Stadtquartier sollte hier entstehen, das die Ränder der Quartiere Matthäus und Clara aufwertet. Ein wichtiges Anliegen war der Schutz von Flora und Fauna auf dem ehemaligen Gleisfeld. Der Bebauungsplan, der auf dem Wettbewerbsprojekt von 2002 von Ernst Niklaus Fausch (Architektur) und Raymond Vogel (Landschaft) beruht, postuliert eine Ausnutzung von knapp 2.0 für die bebauten Flächen (ca. 1.1 für das gesamte Areal). Die riesige Brache wurde während der Neuplanung von der umliegenden Quartierbevölkerung zwischengenutzt. Trotz vorbildlicher partizipativer Programmierung und Zertifizierung von Erlenmatt West als 2000-Watt-Areal fällt eine vorläufige Bilanz zur urbanen Qualität ernüchternd aus. Das Quartier kann im Westen wegen der Rampe der Stadtautobahn nicht wie erwartet in seine Nachbarschaft ausstrahlen; der zentrale Parkraum wirkt mit seinen 5,3 Hektaren im Verhältnis zur bebauten Fläche zu gross – wie ein weiter Agglomerationspark. Für wirklich städtische Qualitäten bieten die bisher erstellten Bauten – bis auf die Ausnahme des Baufelds B *Erlentor* – zu wenig Dichte und städtisch gefasste Räume, sie sind zu sehr auf den Park ausgerichtet und architektonisch etwas zu genügsam. – tj



Stadtfinger greifen in den Landschaftspark. Luftaufnahme Oktober 2015, Losinger Marazzi AG.

Projektbeteiligte

Kanton Basel-Stadt; Vivico Real Estate, Losinger Marazzi u.a.

Masterplan

Ernst Niklaus Fausch Architekten, Zürich; Erlenmattpark

Raymond Vogel Landschaften, Zürich

Einzelprojekte

Baufeld A: Wohnen, Losinger Marazzi, Morger Partner Architekten, Realisierung bis Frühjahr 2019

Baufeld B: Wohnen, Losinger Marazzi, Morger + Dettli Architekten, 2007–09
Baufeld C1: Swiss International School, Umnutzung durch Ernst Niklaus Fausch, 2004–06

Baufeld C2: Seniorenzentrum, Losinger Marazzi, Stähelin Architekten, Basel, 2012–14

Baufeld D2: Sitz Fossil, Steinmann & Schmid Architekten, 2013–16

Baufeld E: Wohnen, Losinger Marazzi, Züst Gubeli Gambetti Architektur, 2012–15

Baufeld F: Wohnen, Losinger Marazzi, F.A.B. Forschungs- und Architekturbüro, 2012–15

Baufeld G: Wohnen, Losinger Marazzi, Steinmann & Schmid Architekten, 2012–15

Baufelder H, I, J: Stiftung Habitat (Erlenmatt Ost)

Baufeld K1: ehemalige Bahnkantene

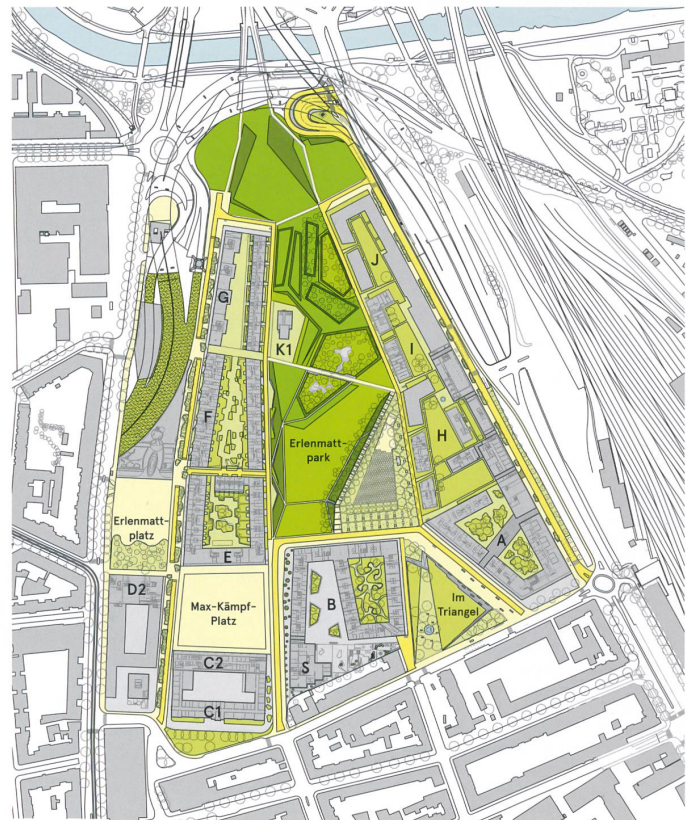
Baufeld S: Schulhaus, Kanton Basel-Stadt, Luca Selva Architekten, 2013–17

Chronologie

Wettbewerb 2002

Bebauungsplan 2004

Wettbewerbsprojekt von Ernst Niklaus Fausch Architekten und Raymond Vogel Landschaften (unten). Bebauungsplan, aktueller Stand, Planungsamt Basel-Stadt (rechts)



Nach der Planaufgabe gab es heftigen Widerstand der ansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe und aus dem angrenzenden Quartier. So haben nicht nur die IG Dreispitz und zahlreiche ihrer Mitglieder sondern auch die Quartierkoordination Gundendingen Einsprache erhoben. Offiziell aus wirtschaftlichen Gründen verzichteten daraufhin die vier Planungspartner, die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, die Gemeinde Münchenstein sowie die CMS im Jahr 2014 auf eine weitere Planaufgabe. Im Vordergrund sollen in Zukunft die sogenannten Entwicklungsgebiete für Wohnen und Arbeiten stehen: die Südspitze, die Nordspitze sowie die Wien-Strasse entlang der Kantonsgrenze. In der Folge wurde im Juli 2015 auch der städtebauliche Rahmenvertrag vom März 2008 einvernehmlich aufgelöst sowie die Planungszone im baselstädtischen Teil des Dreispitz aufgehoben. Nach der visionären Idee ist man nun bei der pragmatischen Umsetzung angekommen. Den Gewerbe- und Industriebetrieben, von denen die meisten Baurechtsverträge bis 2033 haben, wurde eine Bestandsgarantie eingeräumt und die Wohnnutzung auf die Entwicklungsgebiete beschränkt, um Konflikte wegen Lärmimmissionen zu vermeiden.

Trotzdem hat sich das Zentrum des Areals rund um den Freilager-Platz, den Campus der Künste, in kurzer Zeit rasant entwickelt. Neben der Hochschule für Gestaltung und Kunst der FHNW (Morger + Dettli und Müller Sigrist), dem Helsinki-Gebäude (Herzog & de Meuron), dem Haus der elektronischen Künste HEKS (Rüdisühli Ibach) und dem Umbau und der Erweiterung des Freilagers (BIG Architects), sind noch andere Gebäude von kunstaffinen Nutzern bezogen worden. Mit der neuen Tramhaltestelle (Kunz und Mösch) ist der zentrale neue Baustein des Dreispitz-Areals nun auch optimal erschlossen.

Im Norden

Noch komplexer sind die Verhältnisse in Basel Nord, in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen. Ein neues Hafenbecken im Hinterland mit direktem Bahnanschluss an einen Containerterminal soll dort den Rückbau der Gleisanlagen entlang des Rheins erlauben und das Rheinufer für andere Nutzungen zugänglich und durchlässiger machen.¹ Die Gleise der Hafenbahn würden dann zum Park als Verbindungsstück zum dahinterliegenden Klybeck-Quartier. Das neue Hafenbecken war unter anderem

Gegenstand der 2010 durchgeführten Testplanung zur städtebaulichen Entwicklung des Hafens Kleinhüningen. Aus den Ergebnissen haben MVRDV zusammen mit Philippe Cabane und Martin Josephy das grenzüberschreitende Konzept *3 Land* entwickelt. Im Zentrum steht eine neue, dicht bebaute Rheininsel – von der Tagespresse polemisch «Rheinhattan» genannt –, wo ein hochwertiger Arbeits- Wohn- und Freizeitstandort am Wasser und ein neuer Zugang zum Rhein für die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck entstehen soll. Eine Brücke verbindet die Insel auf der Kleinbasler Seite mit dem Grenzgebiet zwischen Novartis-Campus und Huningue.

Auf dieser Grundlage legte das Team LIN aus Berlin und Paris im Mai 2015 einen Synthesebericht vor, der die planerische Grundlage für eine langfristige, gemeinsame und koordinierte Stadtentwicklung der drei beteiligten Städte bildet. Die Vision *3 Land* verfolgt einen länderübergreifenden Ansatz, der das Potenzial des Dreiländerecks neu auslotet. Ein kleiner Schritt zur Überwindung der Grenze ist mit der Eröffnung des Rheinuferwegs von der Dreirosenbrücke in Basel bis zur Dreiländerbrücke zwischen Huningue und Weil am Rhein im April bereits getan worden. Der grenzüberschreitende Stadtraum, wie ihn der Synthesebericht vorschlägt, soll aber noch erheblich weiter gehen. Er schlägt neue Brücken über den Rhein vor und will seine Ufer für Fussgänger und Velofahrer durchgängig zugänglich machen. Zur besseren Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Deutschland und Frankreich soll zwischen Basel-Kleinhüningen und Huningue ein lang gezogener, neuer rheinüberquerender Knotenpunkt für den öffentlichen Personennahverkehr entstehen.

Heute sichtbar sind Zwischennutzungen auf dem Klybeckquai. Unter anderem wurde da das Projekt *Favela Café* von Tadashi Kawamata für die Art 2013 am Rheinufer als Freiluftrestaurant und Bar wieder aufgebaut. Umstritten ist die Zwischennutzung des Vereins ShiftMode mit der Kunstmesse scope, wegen der teilweise kommerziellen Ausrichtung.

Im Mai 2016 ist bekannt geworden, dass auch im südlich anschliessenden Quartier Klybeck grosse Flächen nicht mehr industriell genutzt werden. Novartis konzentriert seine Tätigkeiten im Campus auf der linken Rheinseite, und BASF verkauft ihre Liegenschaften. Die Grundeigentümer haben mit dem Kanton Basel-Stadt deshalb eine Vereinbarung abgeschlossen, welche die Voraussetzung für eine Öffnung

1 Eine Übersicht zu den Planungen im Hafen verschafft die gemeinsame Homepage des Kantons Basel-Stadt mit Port of Switzerland: www.hafen-stadt.ch/hafenbecken.html, abgerufen am 13.6.2016.

Links

www.herzstueck-basel.ch
www.dreispietz.ch
www.3-land.net
www.klybeckplus.ch
www.klybeckinsel.ch
www.entwicklung.bs.ch/stadtteile/zwischennutzungen.html
www.wagenplatz.ch
www.i-land.ch
www.portlandbasel.blogspot.ch
www.organicmove.com
www.facebook.com/marina.basel
www.landestelle.ch
www.shiftmode.ch

der Areale und die Entwicklung eines vielfältig genutzten Stadtquartiers schaffen soll. *Klybeckplus* heisst das Projekt, das Schritt für Schritt unter Einbezug der bestehenden Bauten neue Nutzung wie Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur aufnehmen soll. Auch Grün- und Freiräume sowie die nötigen Verkehrsanbindungen sind vorgesehen. Im Herbst 2016 sollen vier bis fünf Teams zu einer Testplanung eingeladen werden, um die städtebaulichen Potenziale mit der Art der Nutzung, der Dichte, der Erschliessung und den öffentlichen Grün- und Freiräumen aufzuzeigen.

Slow Planning

Es sind nicht nur die vielen politischen Grenzen als solche, sondern die an den Stadtrand verbannten Areale für Industrie und Gewerbe, Hafenanlagen, Kläranlagen, Friedhöfe und Schrebergärten in Kombination mit Strassen und Bahntrassen, die ähnlich den mittelalterlichen Stadtmauern die Entwicklung der Stadt hemmen. Hinzu kommt die Topografie zwischen Jura, Vogesen und Schwarzwald, die das Wachstum Basels entlang des Rheins und seiner Seitentäler kanalisiert. Diese topo- und siedlungsgeographischen Bedingungen haben ebenso zu einer Art *Slow Planning* beigetragen, einem langsamen Planungsprozess, der den verschiedenen Akteuren Zeit lässt, um Visionen reifen zu lassen und schrittweise

zu entwickeln. Die hochfliegenden Pläne, die weissen Schatten in den Visualisierungen, müssen gut vermittelt werden, denn die ambitionierten Entwürfe wecken auch Ängste in der betroffenen Bevölkerung, die wohl nicht ganz zu unrecht befürchtet, dass mit der Aufwertung ihres Quartiers die Mieten steigen und der Verkehr zunehmen würde.

An einigen Orten ist es geglückt, die Zäune einzureissen. Allerdings würgte das Baselbieter Stimmvolk 2014 die Diskussion über eine Wiedervereinigung der beiden Halbkantone brutal ab. Gerade weil politische und mentale Grenzen so beständig sind, ist es wichtig, über sie hinaus zu planen. Dazu gehört auch, Basel-Stadt, Huningue und Weil am Rhein als zusammenhängende Stadt zu denken. Die *Vision 3 Land* ist mehr als eine Vision, sondern ein bedeutender und konkreter Schritt in diese Richtung. Jetzt gilt es, die Blockade in den Köpfen zu lösen. —

Jean-Pierre Wymann führt in Basel ein eigenes Architekturbüro. Seit 2005 ist er Mitglied der Wettbewerbskommission SIA und seit 2006 Geschäftsführer der Stiftung Architektur-Dialoge Basel.

Résumé

Grands projets – petits pas Bâle n'est pas encore construite

A Bâle, les nombreuses frontières rendent la planification nettement plus compliquée qu'ailleurs. La réalité des différentes entités étatiques et la prise en considération de tous les groupes de pression et d'intérêt conduisent à une sorte de *Slow Planning*. C'est pourquoi tout projet urbanistique à grande échelle doit être morcelé en de petits projets, réalisables de manière pragmatique. Le site du Dreispitz au sud et la zone du port au nord de la ville montrent ces processus complexes de manière exemplaire. On a dû prendre de la distance par rapport à l'étude urbanistique de Herzog & de Meuron au Dreispitz; quelques nouvelles constructions ont été réalisées à ce jour autour du Campus des arts. Dans la région du port, la vision *3 Land* a audacieusement imaginé un futur quartier implanté sur une île du Rhin, relié à la rive française par un nouveau pont. Comme cette image a effrayé les Bâlois, la planification continue à pas plus modestes.

Summary

Grand Plans – Small Steps Basel is not yet built

Due to the many borders, planning in Basel is considerably more complex than elsewhere. The reality of the different national entities and the need to consider all stakeholders and interest groups leads to a kind of "slow planning". Therefore, urban planning conceived on a grand scale must be broken up into small, pragmatic and feasible projects. These complex processes are illustrated by the example of the Dreispitz in the south of the city and the port area in the north. Certain aspects of Herzog & de Meuron's urban planning study for the Dreispitz have had to be abandoned, so far only a number of new buildings around the Campus of the Arts have been erected. In the port area, the vision *3 Land* developed a bold image for an urban district of the future on an island in the Rhine, connected to the French bank by a new bridge. This image scared the people of Basel, so that now planning is proceeding by taking less ambitious steps.