

Gezähmt, bebaut, vernetzt

Apprivoisé, urbanisé, connecté

Domata, edificata, interconnessa

Güterbahnhofareal Wolf Basel, kooperatives Planungsverfahren

Un projet coopératif pour la valorisation du site de la gare de marchandises de Wolf à Bâle

Una procedura di progettazione cooperativa per l'area della stazione merci Wolf a Basilea

1 Auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf sollen dereinst Räume für Gewerbe, Büros und Wohnungen entstehen.

Sur la zone de la gare de fret de Wolf, des chambres d'affaires, des bureaux et des appartements seront construits un jour.

Nell'area della stazione di carico di Wolf un giorno saranno costruiti locali per piccole attività, uffici e appartamenti.



Zentral gelegen, grenznah und gross: Das ist das 160 000 m² umfassende Güterbahnhofareal Wolf, östlich des Bahnhofs Basel SBB. In den kommenden Jahren werden hier Flächen frei. Die SBB liessen darum untersuchen, ob und was für eine alternative Nutzung auf dem Gelände möglich ist.

Der Wolf am Ostrand von Basel – der Name geht wohl darauf zurück, dass die Tiere hier bis ins 17. Jahrhundert durch die Wälder streiften – ist keine eigentliche Brache. Aktuell befindet sich hier eine grosszügige Logistikinfrastruktur mit Speditionsgebäuden, Güterhallen und Lkw-Stellplätzen sowie ein Containerterminal. Architekturinteressierten Reisenden fällt bei der Einfahrt in den Bahnhof Basel SBB das von 1991 bis 1994 errichtete zentrale Stellwerk von Herzog & de Meuron ins Auge. Doch das Gebiet befindet sich im Wandel: Mit dem Projekt «Gateway Basel Nord» wird ab 2020 am Rheinhafen eine trimodale Anlage für den internationalen Güterverkehr in Betrieb genommen. Dort soll zunächst die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene und – ist das neue Hafenbecken 2022 fertiggestellt – dereinst auch auf das Schiff räumlich konzentriert werden. Die bisher dafür gebrauchten Flächen auf dem Wolf werden für eine Neunutzung frei – eine attraktive Ausgangslage im notorisch von Engpässen an Wohn- und Büroräumen geplagten Stadtkanton. Die Überlegungen für eine zukünftige Nutzung dieser wie auch weiterer Bahnflächen im Raum Basel waren bereits 2013 Teil der von den SBB gemeinsam mit den Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Baselland entwickelten «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel». Die SBB als eine der grossen Landbesitzerinnen nehmen also mit ihrer Planung erheblichen Einfluss auf die Basler Stadtentwicklung.

Un vaste terrain en centre-ville et à proximité de la frontière: c'est le site de la gare de marchandises de Wolf, qui couvre une superficie de 160 000 m² à l'est de la gare des CFF de Bâle. Ici, des espaces se libéreront dans les années à venir. Les CFF ont donc demandé une étude pour examiner la possibilité, et le cas échéant les modalités, d'une reconversion du site.

À la bordure orientale de Bâle, le site de Wolf (dont le nom rappelle les loups qui ont rôdé dans ses forêts jusqu'au XVII^e siècle) n'est pas une friche à proprement parler. Il accueille actuellement une importante infrastructure logistique avec des halles de transbordement, des entrepôts, des places de stationnement pour poids lourds et un terminal pour conteneurs. Lorsque le train entre dans la gare CFF de Bâle, les voyageurs curieux d'architecture sont frappés par le poste d'aiguillage central, dessiné par les architectes Herzog & de Meuron et construit entre 1991 et 1994. Il s'agit pourtant d'une zone en mutation: dans le cadre du projet «Gateway Bâle-Nord», une installation trimodale pour le transport international de marchandises doit être mise en service dès 2020 dans le port rhénan. Cet espace concentrera prochainement le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et, à terme, vers le fleuve (si le bassin portuaire est achevé en 2022). Les secteurs dédiés jusqu'à présent à cette fonction sur le site de Wolf seront disponibles pour un nouvel usage. C'est un atout pour Bâle-Ville, un canton qui souffre, comme on le sait, d'une pénurie en matière de surfaces de logements et de bureaux. La réflexion sur l'utilisation future de cette zone ferroviaire (et d'autres) dans l'espace bâlois est inscrite depuis 2013 dans une perspective générale définie par les CFF et les gouvernements des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne concernant l'avenir du rail dans cette région. En tant que propriétaire de nombreux terrains, les CFF et leur planification exercent une influence considérable sur le développement urbain à Bâle.

Posizione centrale, vicinanza al confine e grandi dimensioni: sono queste le caratteristiche principali dell'area della stazione merci Wolf che si estende su 160 000 m² e si colloca a est della stazione FFS di Basilea. Nei prossimi anni, vi si libereranno alcune superfici. Le FFS hanno quindi avviato uno studio di fattibilità per le alternative di utilizzo dell'area

L'area Wolf alla periferia est di Basilea – il nome rimanda alla presenza dei lupi nei boschi fino al XVII secolo – non è affatto una zona in disarmo. Attualmente ospita una generosa infrastruttura logistica con uffici di spedizionieri, magazzini merci e posteggi per autocarri, oltre a un terminal per container. Entrando nella stazione FFS di Basilea, i viaggiatori interessati all'architettura sono colpiti dal centro per lo smistamento realizzato tra il 1991 e il 1994 da Herzog & de Meuron. L'area sta tuttavia vivendo una fase di cambiamento: con il progetto «Gateway Basel Nord», dal 2020 presso il porto sul Reno sarà messo in esercizio un impianto trimodale per il traffico merci internazionale. Qui sarà per prima cosa necessario concentrare a livello spaziale il trasferimento dalla strada alla ferrovia e, una volta completata la nuova darsena nel 2022, anche di battelli. Le relative superfici attualmente in uso nell'area Wolf si libereranno e potranno essere destinate a nuovi utilizzi: una situazione di partenza allettante, considerata la nota scarsità di spazi abitativi e uffici che affligge il Cantone urbano. Già nel 2013 le considerazioni sul futuro utilizzo di queste e di ulteriori superfici infrastrutturali nell'area di Basilea sono state affrontate nel corso del progetto «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel» («Prospettiva globale – Il futuro ferroviario nell'area di Basilea») cui hanno partecipato, oltre alle FFS, anche i governi dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna. Essendo uno dei principali proprietari di terreni, le FFS hanno un'influenza notevole sullo sviluppo urbano di Basilea.

«Inspirierende Transparenz»

«Im Jahr 2017 haben die SBB begleitet vom Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt einen städtebaulichen Studienauftrag mit vier Teams durchgeführt, darunter mit Christ & Gantenbein und HHF Architekten zwei Büros aus Basel sowie zwei aus Zürich: EM2N Architekten und EMI Architekten. Diese vier Büros wurden nach Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sorgfältig ausgewählt. Die Kenntnis und der Umgang mit ähnlich gelagerten städtebaulichen Themen und die Erfahrung in der Entwicklung solcher spezifischer Aufgaben haben dazu beigetragen, diese Büros direkt einzuladen. Bei der Auswahl wollten wir auch gezielt ortsansässige Büros berücksichtigen. Die Projektteams haben sich mit Verkehrsplanern, Landschaftsarchitekten, Soziologen und weiteren Fachplanern verstärkt. Das Verfahren wurde offen mit zwei Zwischenbesprechungen und einer Schlussbesprechung durchgeführt.

An den Besprechungen konnten sich die vier Teams gegenseitig beurteilen und Fragen stellen, ebenso die Fachexperten, die sich seitens Auftraggeberin, Behörden und externen Spezialisten mit den Themen um die Rahmenbedingungen auseinandersetzen. Insgesamt hat dieses transparente Verfahren die Teams gegenseitig inspiriert, neue Lösungsansätze zu prüfen und sich teilweise neu zu orientieren.

Die SBB kommunizieren beim Areal Wolf seit 2016 verstärkt mit der Öffentlichkeit und nehmen dabei die Interessen von Arealnutzern, Anspruchs- und Interessengruppen wahr. Diese Art von partizipativen Verfahren zeigt mögliche Zielkonflikte frühzeitig auf und bietet Ansatzpunkte für tragfähige Lösungen. Die Kommunikation läuft über Informationsveranstaltungen, Medienberichte und Workshops, an denen die zentralen Themen Nutzungen, Mobilität, Städtebau und Identität des Areals sowie die Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen detaillierter betrachtet und Lösungen mitgestaltet werden. Erkenntnisse daraus werden nach Prüfung und Möglichkeit in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Durch die frühe Einbindung der Interessengruppen konnten wir wichtige Bedürfnisse rechtzeitig erkennen, somit konnten bereits Themen und Vorgaben detaillierter im Programm der städtebaulichen Studie eingearbeitet werden.»

*Philippe Marti, SBB Immobilien, Projektleiter
Anlageobjekte – Entwicklung*

«Puiser l'inspiration dans la transparence»

«En 2017, les CFF ont exécuté un mandat d'études d'urbanisme avec quatre équipes: les bâlois Christ & Gantenbein et HHF Architectes; les zurichois EM2N Architectes et EMI Architectes. Les CFF ont également bénéficié d'un accompagnement de la part du Département de la construction et des transports du canton de Bâle-Ville. Ces quatre agences ont été sélectionnées sur la base des recommandations du comité d'évaluation. Elles avaient été invitées d'emblée en raison notamment de leur expertise sur des thématiques d'urbanisme semblables et de leur expérience dans la gestion de missions aussi spécifiques. Pour la désignation des équipes, notre volonté était de prendre également en considération des cabinets établis dans la région. Les équipes du projet se sont entourées de planificateurs des transports, d'architectes paysagistes, de sociologues, ainsi que d'autres professionnels spécialisés. La procédure s'est déroulée de façon ouverte avec deux discussions intermédiaires et une discussion finale.

Lors de ces discussions, les quatre équipes ont eu la possibilité de s'évaluer mutuellement et de poser des questions, tout comme les experts techniques ont pu explorer les thématiques liées aux contraintes générales avec les mandants, les autorités et des spécialistes externes. Globalement, cette procédure transparente a été une source d'inspiration mutuelle pour les équipes, les incitant à étudier de nouvelles approches et à définir parfois de nouvelles orientations.

Depuis 2016, le projet du site de Wolf fait l'objet d'une démarche de communication proactive de la part des CFF. Cette démarche cherche à prendre en considération les préoccupations des usagers, des groupes d'intérêt et des parties prenantes. Ce type de procédure participative révèle les conflits d'intérêt potentiels en amont, et fournit des points d'appui pour des solutions viables. La communication passe par des réunions d'information, des communiqués de presse et des ateliers qui permettent d'analyser des thèmes centraux comme les usages, la mobilité, le développement urbain, l'identité du site, l'intégration d'esplanades et d'espaces verts, et d'élaborer collectivement des solutions. Après examen et dans la mesure du possible, les résultats de ces travaux sont pris en compte pour les phases suivantes du projet. Grâce à l'implication précoce des groupes d'intérêt, nous avons pu identifier suffisamment tôt des besoins importants, et inclure ainsi des thématiques et des directives déjà très détaillées dans le programme de l'étude d'urbanisme.»

*Philippe Marti, CFF Immobilier, chef de projet
investissements/développement*

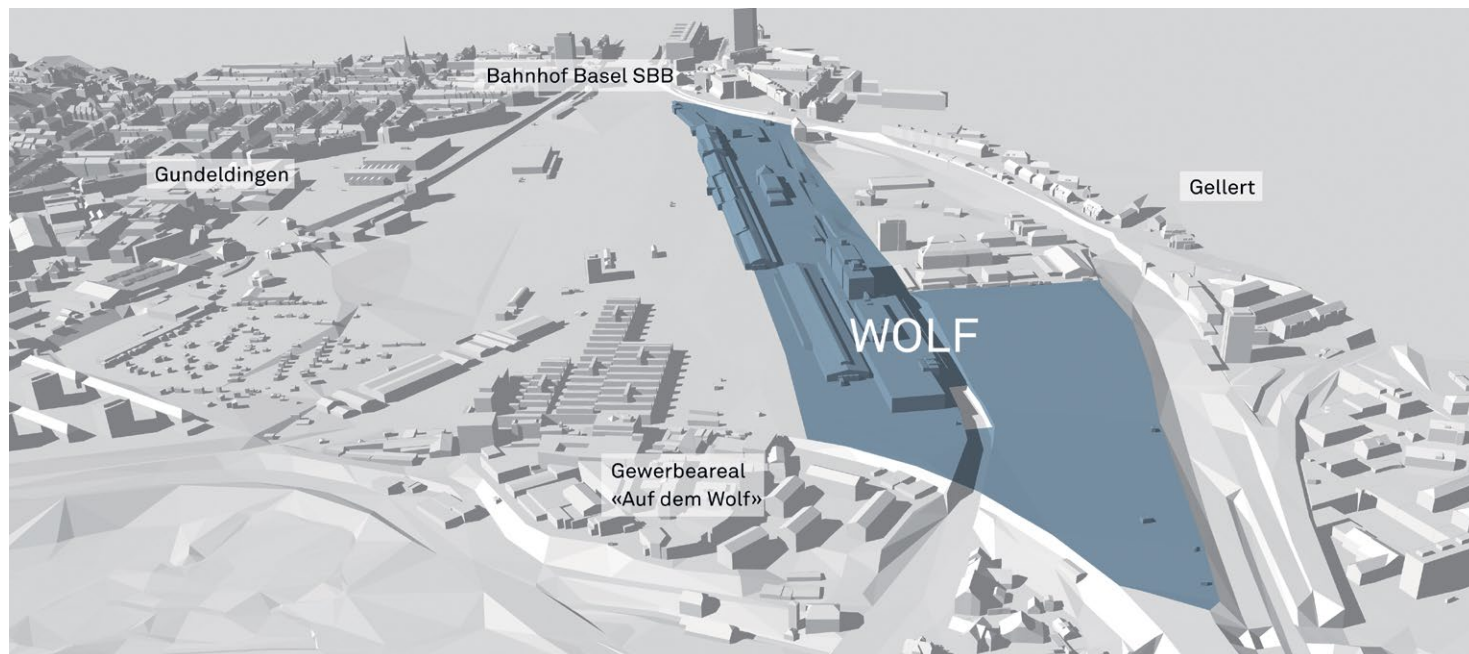
«Una trasparenza che è fonte di ispirazione»

«Nel 2017, le FFS hanno realizzato con l'assistenza del dipartimento delle costruzioni e dei trasporti del Cantone di Basilea Città un mandato di studi in ambito urbanistico che ha coinvolto quattro diversi team: due basilesi (Christ & Gantenbein e HHF Architekten) e due zurighesi (EM2N Architekten ed EMI Architekten). Questi quattro studi sono stati selezionati in base alle raccomandazioni del comitato di valutazione. La conoscenza e la capacità di gestione di contesti urbani simili e l'esperienza nello sviluppo di compiti tanto specifici hanno contribuito alla scelta di invitarli direttamente. Nel quadro della selezione volevamo inoltre tenere in considerazione studi con sede locale. I team di progetto hanno rinforzato le proprie fila con progettisti esperti nel campo del traffico, architetti paesaggisti, sociologi e altri specialisti. La procedura si è svolta in maniera aperta con due incontri intermedi e uno finale.

In questo contesto i quattro team hanno avuto modo di valutarsi a vicenda e porsi reciprocamente domande, e lo stesso hanno potuto fare gli specialisti che si sono confrontati con le condizioni quadro poste da committenza, autorità ed esperti esterni. Nel complesso, la trasparenza di questa procedura è stata per i team una fonte di ispirazione reciproca che ha portato a valutare nuovi approcci risolutivi e in parte a un riorientamento degli obiettivi.

Per l'area Wolf, le FFS comunicano ampiamente con il pubblico fin dal 2016, tenendo conto degli interessi degli utenti dell'area, stakeholder e gruppi di interesse. Questo tipo di procedura partecipativa ha il pregio di far emergere tempestivamente i possibili conflitti, offrendo spunti per soluzioni sostenibili. La comunicazione passa per eventi informativi, articoli dei media e workshop nel corso dei quali vengono analizzati nel dettaglio temi centrali come destinazioni d'uso, mobilità, urbanistica e identità dell'area, così come aree verdi e libere, elaborando congiuntamente soluzioni. Le considerazioni che ne derivano confluiscono poi, previo esame e nella misura del possibile, nelle successive fasi di progettazione. Attraverso il precoce coinvolgimento dei gruppi di interesse siamo stati in grado di riconoscere per tempo importanti esigenze, facendo sì che temi e requisiti potessero essere inseriti nel programma dello studio urbanistico già dettagliatamente.»

*Philippe Marti, FFS Immobili, responsabile
progetto Investimenti immobiliari – Sviluppo*



2 Das Gebiet des Güterbahnhofs Wolf umfasst eine Fläche von 160 000 m² am östlichen Stadtrand von Basel.

La gare de fret de Wolf s'étend sur une surface de 160 000 m², à la périphérie est de Bâle.

La stazione di carico di Wolf si estende su una superficie di 160 000 m² alla periferia orientale di Basilea.

Anspruchsvolle Fragestellung

Aber ist eine alternative Nutzung auf diesem Gelände überhaupt möglich? Und wenn ja, ist sie wünschenswert? Immerhin sollen die traditionell auf dem Areal beheimateten Logistiknutzungen hier weiterhin ihren Platz haben, und auch die internationale Bahnstrecke für Gefahrgut führt durch den Wolf.

Um mögliche Szenarien für das Grundstück zu finden, entschieden sich die SBB gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt für ein kooperatives Planungsverfahren. In einer ersten Phase, von 2014 bis 2018, ging es zunächst um die städtebauliche Grundlagenplanung. Dabei sollte untersucht werden, ob sich an diesem Ort ein gemischt genutztes Quartier mit einem hohen Anteil an Wohnungen realisieren liesse. Darüber hinaus wollte man prüfen, ob und wie sich der Charakter des Gebiets als Güterbahnhof erhalten und die teilweise denkmalgeschützten Bauten in die Neubebauung integrieren lassen. Dazu fanden Vorstudien und eine Findungs- und Strategiephase statt. Anschließend schrieben die SBB einen städtebaulichen Studienauftrag mit vier Teams aus. Die Ergebnisse der Arbeiten flossen in die Entwicklungsplanung für das Areal ein. Parallel dazu fand ein Partizipationsprozess statt, der sich an die betroffenen Mieter auf dem Areal und an Interessengruppen mit einem Bezug zum Areal richtete, wie z. B. die Quartiervereine der angrenzenden Gebiete, die Nachbarge-

Un questionnement exigeant

Une reconversion du site est-elle possible? Si oui, est-elle seulement souhaitable? Quoi qu'il en soit, les usages logistiques présents de longue date sur le site devraient demeurer, y compris la ligne pour le transport ferroviaire international de marchandises dangereuses qui traverse Wolf.

Pour imaginer des scénarios d'utilisation possibles pour ce terrain, les CFF et le canton de Bâle-Ville ont opté pour une procédure coopérative. Lors d'une première phase entre 2014 et 2018, l'attention s'est portée tout d'abord sur l'élaboration des fondements d'un projet d'urbanisme. L'objectif était d'évaluer la faisabilité sur ce site d'un quartier à usage mixte, qui comporterait une forte proportion de logements. Il s'agissait dans un premier temps d'évaluer l'intérêt d'y préserver le caractère identitaire d'une gare de marchandises. Dans un deuxième temps, il a fallu examiner les moyens pour y parvenir. Une autre priorité concernait l'intégration des bâtiments existants dans le projet de réaménagement, dont certains sont inscrits à différents niveaux dans les listes des monuments historiques. Des études préliminaires et une « phase de recherche et de définition d'une stratégie » ont été initiées à cet effet. Puis les CFF ont lancé une soumission pour un mandat d'études d'urbanisme faisant intervenir quatre équipes. Les conclusions de ces travaux ont été intégrées au projet de valorisation du site. Parallèlement s'est

Un interrogativo complesso

Innanzitutto, un utilizzo alternativo di questo sedime è effettivamente possibile? E, in caso di risposta affermativa, è anche auspicabile? In fondo, le attività logistiche tradizionalmente ospitate nell'area dovranno continuare a trovarvi posto, e la Wolf sarà ancora attraversata dalla linea ferroviaria internazionale per le merci pericolose.

Al fine di individuare possibili scenari per il fondo, le FFS e il Cantone di Basilea Città hanno optato congiuntamente per una procedura di progettazione cooperativa. Una prima fase, dal 2014 al 2018, si è concentrata sulla pianificazione urbanistica di base. L'obiettivo era esaminare se nel luogo in questione fosse possibile realizzare un quartiere a utilizzo misto con un'elevata quota di abitazioni. Inoltre, bisognava verificare se – ed eventualmente in che modo – fosse possibile mantenere le attività di scalo merci, integrando nel nuovo complesso gli edifici preesistenti, in parte tutelati dalla protezione dei monumenti storici. A tale scopo sono stati realizzati studi preliminari e una fase di definizione della strategia. A seguire, le FFS hanno bandito un mandato di studio urbanistico con quattro team. I risultati dei lavori sono poi confluiti nella pianificazione dello sviluppo dell'area. Parallelamente si è svolto un processo partecipativo rivolto ai locatari coinvolti nell'area e a specifici gruppi di interesse (ad es. associazioni di quartiere delle zone limitrofe, comuni vicini, ma anche

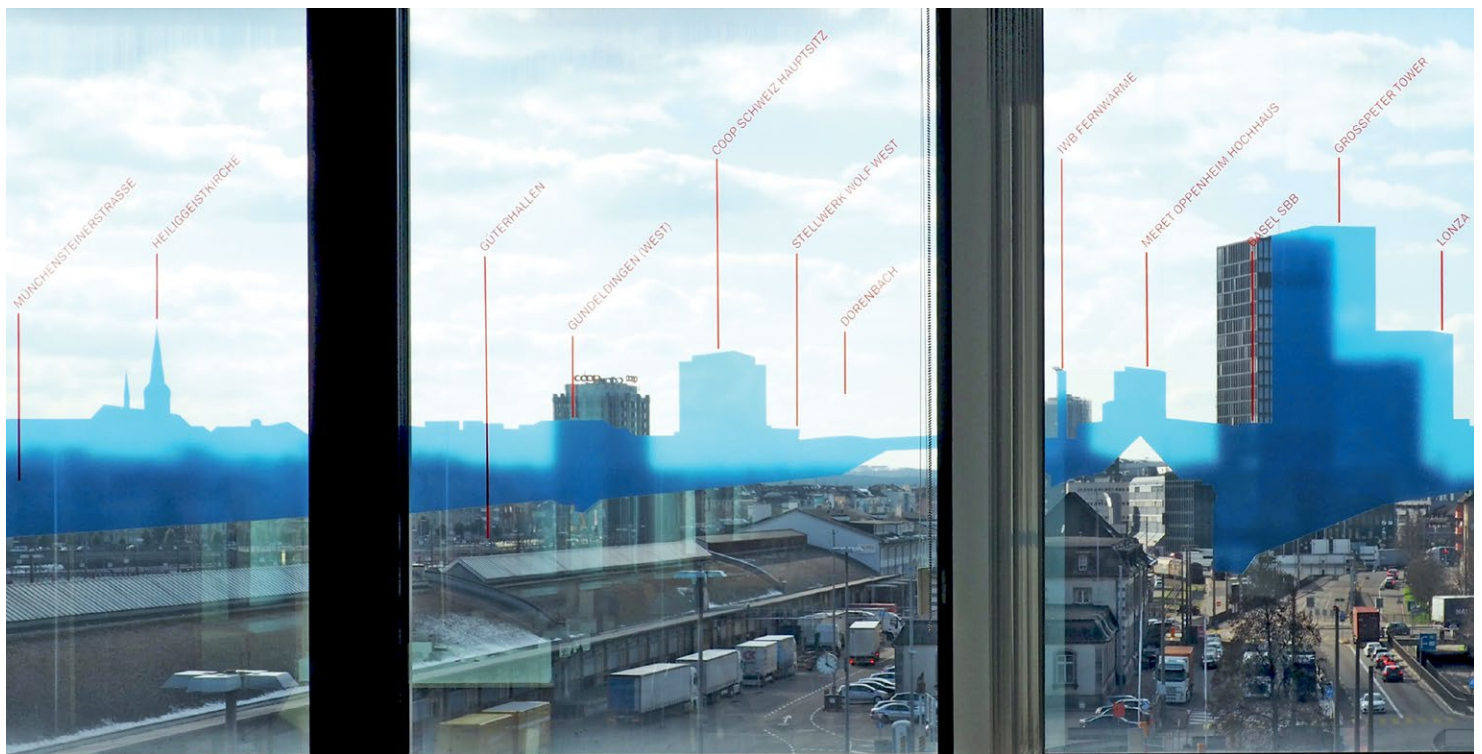
3 Der Güterbahnhof Wolf ist heute geprägt von Infrastruktur und Logistikenutzungen.

Aujourd'hui, la gare de Wolf se caractérise par des infrastructures et des fonctions logistiques.

Oggi la stazione di carico di Wolf è caratterizzata dall'utilizzo infrastrutturale e logistico.







4 Skyline von Basel.
Das Areal Wolf befindet sich
in der Bildmitte.

Skyline de Bâle. Le site de
Wolf se trouve au milieu
de l'image.

Skyline di Basilea. L'area Wolf
è al centro dell'immagine.

meinden, aber auch die Handelskammer beider Basel, Pro Natura Basel oder die SIA-Sektion Basel. Die Beteiligung organisierte man in Form einer gegenseitigen Vermittlung: Ende November 2016 informierte man die Öffentlichkeit erstmals via Medienmitteilung. Anschliessend gab es einen ersten Informationsanlass für die Mieter auf dem Areal und die Vertreter der Interessengruppen. Ende des Monats konnten diese dann im Rahmen eines Workshops ihre Anliegen für die Planung äussern, und, darauf aufbauend, ihre Bedürfnisse bis Ende Dezember 2016 schriftlich festhalten. Der daraus entstandene Bericht floss dann wiederum in die Aufgabenstellung für den Studienauftrag ein.

Vier Zonen oder Park mit Ring

Im Mai 2017 luden die SBB zum städtebaulichen Studienauftrag ein. Die teilnehmenden Architekten (vgl. S. 53) mussten Erfahrung mit ähnlich komplexen städtebaulich-architektonischen Projekten haben und sollten mit Planern aus den Bereichen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Soziologie ein Team bilden. Neben der Entwicklung eines städtebaulich prägnanten Projekts sollten sie auch aufzeigen, wie hoch die maximale Nutzung auf dem Gelände ausfallen könnte. Wichtig war zudem die mögliche Parzellierung des Grundstücks, um unterschiedlichen Bauherrschaften mit variierenden Investitionsvolumen ein Engagement zu ermöglichen. Der Claim: «smart arbeiten, urban leben».

déroulée une procédure participative qui s'adressait non seulement aux occupants actuels du site, mais aussi à des groupes d'intérêt comme les associations de quartier des secteurs limitrophes, les communes voisines, mais aussi la Chambre de commerce des deux Bâle, Pro Natura Bâle et la section SIA de Bâle. La participation a été organisée sous la forme d'une mutualisation. À la fin novembre 2016, le public a tout d'abord été informé par voie de presse. Une première réunion d'information pour les locataires du site et les représentants des groupes d'intérêt a ensuite eu lieu. À la fin du mois, tous ont été invités à formuler lors d'un atelier leurs attentes pour la planification et, sur la base de ces éléments, à consigner par écrit leurs besoins d'ici la fin décembre 2016. Le compte rendu qui en a résulté a permis de préciser la problématique pour le mandat d'études.

Quatre zones ou un parc entouré d'immeubles

En mai 2017, les CFF ont lancé leur invitation pour le mandat d'études d'urbanisme. Les architectes invités (voir page 53) devaient non seulement posséder une expérience dans des projets d'architecture et d'urbanisme d'un niveau de complexité comparable, mais il leur était aussi demandé de faire équipe avec des concepteurs issus de l'architecture paysagère, de la planification des transports et de la sociologie. Parallèlement à la proposition d'un projet d'urbanisme pertinent, il leur fallait aussi définir un taux d'utilisation

la Camera di commercio di Basilea Città e Campagna, Pro Natura Basilea e la locale sezione SIA). La partecipazione è stata organizzata sotto forma di una comunicazione reciproca: alla fine di novembre 2016 l'opinione pubblica è stata informata per la prima volta mediante un comunicato stampa. Successivamente si è tenuto un primo evento informativo per i locatari dell'area e i rappresentanti dei gruppi di interesse. Alla fine del mese questi ultimi hanno poi avuto modo di esprimere le proprie richieste alla progettazione nel quadro di un workshop e, su questa base, di fissare per iscritto le proprie esigenze entro la fine di dicembre 2016. Il rapporto che ne è derivato è poi a sua volta confluito nell'oggetto del mandato di studio.

Quattro zone oppure un parco circondato da anello

Nel maggio 2017 le FFS hanno pubblicato il bando di un mandato di studio urbanistico. Gli architetti partecipanti (cfr. pag. 53) dovevano vantare esperienze in progetti urbanistico-architettonici di complessità simile ed erano chiamati a formare un team con progettisti provenienti dai settori dell'architettura del paesaggio, della pianificazione dei trasporti e della sociologia. Oltre allo sviluppo di un progetto pregnante sotto il profilo urbanistico, era loro richiesto di illustrare quale potesse essere l'utilizzazione massima dell'area. Un altro aspetto importante riguardava la possibile parcellizzazione del terreno al fine di consentire l'impegno di diverse tipologie di investitori con

«Wie eine Insel»

«Das Areal des Güterbahnhofs Wolf hat seine Qualitäten: Es liegt nur gut einen Kilometer entfernt vom Bahnhof Basel SBB, ist mit einer Tramhaltestelle erschlossen, die Autobahnauffahrt ist gleich vis-à-vis, und auf dem Gleisfeld lässt sich vergleichsweise einfach eine S-Bahn-Station erstellen. Doch die Herausforderungen für eine Entwicklung sind ebenfalls beachtlich: Wie eine Insel liegt es inmitten von Verkehrsströmen, isoliert von den Nachbarquartieren Gundeldingen und Gellert. Auf den Gleisen nebenan verkehren im dichten Takt Züge, darunter auch Güterzüge mit störfallrelevanten Gefahrgütern. Und das Areal ist keine Brache: Containerumschlag, Freiverlad und zahlreiche Logistikunternehmen sorgen für regen Lastwagenverkehr.

In der sogenannten Findungs- und Strategiephase haben sich die Planungspartner SBB Immobilien und das Planungsamt Basel-Stadt intensiv mit dem Areal auseinandergesetzt. Die Grundeigentümerin klärte, welche Bahn Nutzungen auch zukünftig auf dem Areal verbleiben sollen, und lotete grob das wirtschaftliche Potenzial aus. Seitens Planungsamt wurden die öffentlichen Interessen zusammengetragen: Die City-Logistik muss auch weiterhin hier ihren Platz haben. Erhaltenswerte Bauten wie das Verwaltungsgebäude und historische Güterhallen sollen in die Entwicklung integriert werden. Wünschenswert sind zusätzliche Arbeitsflächen für andere Branchen, denn die Nachfrage nach zentral gelegenen Büros in Basel ist gross. Und das Areal soll helfen, den hohen Bedarf an Wohnungen in Basel abzudecken, sofern das in guter Qualität möglich ist.

Die Rahmenbedingungen für ein städtebauliches Verfahren waren also recht eng gesteckt. Hier waren pragmatische Lösungsansätze gefragt, die mit den Einschränkungen bezüglich Lärm, Störfall und Bestandsschutz umzugehen wissen. Zu beantworten waren Leitfragen wie: Wie kann die Logistik effizient und flächensparend organisiert werden? Welche zusätzlichen Nutzungen sind sinnvoll? Ist Wohnen überhaupt möglich? Und welche städtebauliche Figur kann all das leisten?

SBB und Planungsamt entschieden sich für ein begleitetes Studienauftragsverfahren mit vier eingeladenen Teams. In einer Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen und einer Schlussbesprechung fand ein reger Austausch zwischen den bearbeitenden Teams, den Planungspartnern, dem Beurteilungsgremium und Fachexperten statt. Das Verfahren hat sich bewährt: Heute besteht die Sicherheit, dass ein Nebeneinander von Logistik, Gewerbe, Büroflächen, publikumsorientierten Nutzungen und auch ein hoher Anteil Wohnen auf dem Areal möglich sind. Historisch wertvolle Bauten lassen sich identitätsstiftend erhalten und neu nutzen, und die Verkehrserschliessung für die Logistik lässt sich vom übrigen Arealteil trennen. Damit ist die Grundlage geschaffen, um nun zügig in die konkrete Nutzungsplanung einzusteigen.»

*Martin Sandtner, Kantonsplaner,
Leiter Planungsamt Basel-Stadt*

«Comme une île»

«Le terrain de la gare de marchandises de Wolf a des atouts: il est situé à un kilomètre seulement de la gare CFF et desservi par une station de tramway. L'accès à l'autoroute se trouve juste en face et le faisceau de voies permet de raccorder assez facilement une station de train régional (S-Bahn). Pourtant, les défis pour le développement du site sont considérables. Tel une île, il est baigné par des flux de circulation tout en étant isolé des quartiers voisins de Gundeldingen et Gellert. Sur les voies ferrées toutes proches se succèdent à un rythme soutenu les trains, dont certains transportent des marchandises dangereuses avec un risque potentiel d'accident majeur. Et pourtant, le site n'est pas une friche: terminal de conteneurs, voie de débord et entreprise de logistique pourvoient à un important trafic de poids lourds.

Dans le cadre d'une phase dite «de recherche et de définition d'une stratégie», les partenaires CFF Immobilier et l'Office de la planification de Bâle-Ville ont engagé une vaste réflexion à propos du site. Le propriétaire du terrain s'est interrogé sur les usages ferroviaires qui devaient demeurer sur place et a sondé sommairement le potentiel économique. De son côté, l'Office de planification a compilé les intérêts publics: la logistique urbaine doit être maintenue ici. Des édifices de valeur comme le bâtiment administratif et des halles de marchandises historiques doivent être intégrés au projet de développement. Des espaces de travail supplémentaires pour d'autres branches seraient souhaitables car la demande en bureaux situés dans des quartiers centraux est très forte à Bâle. Ainsi le site devrait permettre de couvrir une partie des besoins considérables en logements de l'agglomération bâloise.

Comme on le voit, le cadre d'une procédure urbanistique était plutôt étroit. Des approches pragmatiques étaient demandées ici, qui permettent de gérer les contraintes en matière de bruit, de risque potentiel d'accident majeur et de protection de l'existant. Il s'agissait de répondre à des questions essentielles comme par exemple: comment mettre en place une organisation efficiente et compacte pour la logistique? Quels pourraient être des usages supplémentaires judicieux? Est-il seulement possible d'inclure des logements? Et quelle prouesse urbanistique permettrait d'accomplir tout cela?

Les CFF et l'Office de la planification ont opté pour une procédure de mandat d'étude accompagnée, avec quatre équipes invitées. Dans le cadre d'une rencontre initiale, de deux discussions intermédiaires et d'une discussion finale, de vifs échanges ont eu lieu entre les équipes responsables, les partenaires pour les études, le collège d'experts et des experts techniques. La procédure s'est avérée fructueuse: aujourd'hui, il est sûr qu'il sera possible de faire cohabiter sur le site des activités logistiques, des commerces, des bureaux, des usages publics, mais aussi une large proportion de logements. Des bâtiments d'intérêt historique seront réhabilités et conféreront une identité au site, tandis que la desserte pour la logistique pourra être séparée de l'autre partie du site. Les conditions sont ainsi réunies pour initier rapidement la planification concrète de l'affectation.»

Martin Sandtner, Chef du Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Bâle

«Come un'isola»

«L'area attorno alla stazione merci Wolf ha varie qualità: distante solo un chilometro dalla stazione delle FFS, è collegata tramite una fermata del tram, l'ingresso autostradale si trova di fronte e sul fascio di binari è possibile realizzare una stazione della S-Bahn in modo relativamente semplice. Tuttavia, anche le sfide poste dal suo sviluppo sono notevoli. Come un'isola è posta al centro di vari flussi di traffico, staccata dai vicini quartieri di Gundeldingen e Gellert. Sui binari adiacenti i treni transitano frequentemente, tra essi anche convogli merci contenenti sostanze pericolose, fattore rilevante in caso di incidente. E l'area è tutt'altro che in disarmo: impianto di trasbordo di container, area di carico e scarico e numerose imprese logistiche assicurano un fitto traffico di autocarri.

Nella cosiddetta fase di individuazione e strategia, i partner di progettazione FFS Immobili e l'Ufficio di pianificazione di Basilea Città si sono occupati intensamente di questa area. La proprietà del terreno ha chiarito quali usi ferroviari avrebbero dovuto essere mantenuti anche in futuro e ha effettuato una prima indagine del potenziale economico. Da parte sua, l'Ufficio di pianificazione ha provveduto a sintetizzare gli interessi pubblici: anche in futuro la logistica cittadina dovrà preservare un suo spazio in quest'area. Le costruzioni degne di essere conservate – come l'edificio amministrativo e gli storici magazzini merci – dovranno essere integrate nel piano di sviluppo. Considerata la grande domanda di uffici siti in posizione centrale a Basilea, sono auspicabili superfici di lavoro supplementari da destinare ad altri settori. L'area è inoltre chiamata a soddisfare parte dell'elevata richiesta di alloggi, a condizione che sia possibile assicurarne la buona qualità.

Le condizioni quadro per una procedura urbanistica erano pertanto strettamente definite. In questo caso, erano necessarie soluzioni pragmatiche che sapessero affrontare le restrizioni relative al rumore, agli incidenti e alla protezione degli edifici esistenti. Bisognava trovare risposta a domande chiave come: in che modo è possibile organizzare la logistica in maniera efficiente, riducendone l'ingombro? Quali ulteriori utilizzazioni sono ipotizzabili? La destinazione residenziale è possibile? E quale modello urbanistico può fare tutto ciò?

FFS e Ufficio di pianificazione hanno optato per un mandato di studio assistito con quattro team invitati. Si è svolto un vivace scambio tra i team all'opera, i partner di pianificazione, il comitato di valutazione e gli specialisti nel corso di un evento iniziale, due riunioni intermedie e una riunione finale. La procedura scelta si è dimostrata efficace: oggi abbiamo la certezza che sull'area possono convivere fianco a fianco logistica, attività commerciali, uffici, destinazioni orientate al pubblico e un'elevata quota abitativa. È possibile preservare come elemento identitario le costruzioni di particolare interesse storico cambiandone la destinazione d'uso, separando al tempo stesso il collegamento per il traffico logistico dal resto dell'area. In questo modo sono state poste le basi per procedere speditamente alla concreta elaborazione dei piani d'utilizzazione.»

Martin Sandtner, capo servizio Pianificazione del territorio della Città di Basilea



5 Die Ergebnisse des Studienauftrags dienen als Grundlage für die Diskussion um die zukünftige Entwicklung des Areals.

Les résultats de l'étude serviront de base à la discussion sur le développement futur de la région.

I risultati dello studio serviranno da base per la discussione sul futuro sviluppo dell'area.

6 Ergebnisse des Studienauftrags.
Résultats de la mission d'étude.
Risultati del mandato di studio.



7 Zur Weiterbearbeitung empfohlen wurden die Entwürfe von Christ & Gantenbein und EM2N. Es gilt nun, beide Ansätze zu kombinieren und zu einem städtebaulichen Konzept mit Entwicklungsplan auszuarbeiten.

Les conceptions de Christ & Gantenbein et EM2N ont été recommandées pour un traitement ultérieur. Il est maintenant nécessaire de combiner les deux approches et de les développer en un concept de développement urbain avec un plan de développement.

I disegni di Christ & Gantenbein e EM2N sono stati raccomandati per l'ulteriore elaborazione. È ora necessario combinare i due approcci e svilupparli in un concetto di sviluppo urbano con un piano di sviluppo.



8 Vertreterinnen und Vertreter der lokalen Interessengruppen diskutieren gemeinsam mit den Initianten die Ergebnisse des Studienauftrags.

Les représentants des groupes d'intérêt locaux discutent des résultats de la mission d'étude avec les initiateurs.

I rappresentanti dei gruppi di interesse locali discutono i risultati dell'incarico di studio con i promotori.

Der Studienauftrag fand im Dialog statt. An zwei Zwischenbesprechungen im Juni und im September 2017 präsentierten die Teilnehmer in Anwesenheit der anderen Teams ihre Entwürfe. Anschliessend wurden die Ideen diskutiert und offene Fragen geklärt, danach beriet sich das Beurteilungsgremium in Abwesenheit der Teams. Zudem hatten die Teams jeweils einmal vor den Besprechungen die Möglichkeit, Experten beizuziehen zu Fragen wie Lärm, Störfall – wie ein Unfall eines Gefahrguttransports – oder der sozialräumlichen Entwicklung. Die Schlussbesprechung im Dezember fand im gleichen Modus statt.

Wie diffizil die Lage vor Ort ist, zeigen die im März 2018 veröffentlichten Ergebnisse des Studienauftrags. Um es vorwegzunehmen: Eine alternative, qualitätsvolle Nutzung des Standorts ist möglich, aber einfach wird es nicht.

Variierende Lösungen fanden die Teams vor allem bei den Themen Nutzerverteilung und Typologien. Die Jury

maximale potentiel pour le terrain. Une autre priorité résidait dans la possibilité de diviser le terrain en parcelles afin de permettre à différents maîtres d'ouvrage de s'engager avec des enveloppes d'investissement variables. Le mot d'ordre ici était « smart arbeiten, urban leben » (travailler intelligemment, vivre urbain).

Le mandat d'étude a ainsi pris la forme d'un dialogue. Lors de deux discussions intermédiaires en juin et septembre 2017, les participants ont exposé leurs projets en présence des autres équipes. Puis les concepts ont été débattus et les points d'interrogation clarifiés. Le collège d'experts a alors délibéré en l'absence des équipes. En amont des discussions, les équipes avaient eu la possibilité de consulter des spécialistes sur des thèmes comme le bruit, le risque d'accident majeur (lors d'un transport de marchandises dangereuses par exemple) ou le développement de l'espace social. La discussion finale en décembre 2017 s'est déroulée selon le même protocole.

differenti disponibilità di capitali. Il motto? «lavoro smart e stile di vita urbano».

Il mandato di studio si è svolto in maniera dialogica. In occasione di due incontri intermedi a giugno e settembre 2017, i partecipanti hanno presentato le loro bozze alla presenza degli altri team. Successivamente le idee sono state discusse e sono state chiarite le questioni in sospeso; a seguire il comitato di valutazione si è riunito senza i team. Prima degli incontri, questi ultimi hanno avuto la possibilità di coinvolgere esperti su questioni come rumore, incidenti – ad es. un incidente durante il trasporto di merci pericolose – o sviluppo socio-territoriale. La discussione finale di dicembre si è svolta con le stesse modalità.

La complessità della situazione è evidenziata dai risultati del mandato di studio, pubblicati a marzo 2018. Solo per fornire qualche anticipazione: un'utilizzo dell'area alternativo e di qualità è possibile, ma non sarà semplice da ottenere. I team hanno individuato differenti solu-

schlug daher eine Weiterbearbeitung vor: Vertieft und zusammengeführt werden die Konzepte vom Team um Christ & Gantenbein aus Basel sowie das Projekt des Teams um EM2N aus Zürich. Ersteres punktete mit einer grossformatigen Randbebauung mit länglichem Innenhof. Diese bietet Vorteile hinsichtlich der Lärmbelastung und erlaubt ansprechende Freiräume sowie die Integration der denkmalgeschützten Bauten. Die gleichmässige Verteilung aller Nutzungen über das gesamte Areal bewertet die Jury hingegen als schwierig. Hier überzeugte das funktional aufgebaute Konzept von EM2N. Es sieht vier Entwicklungsgebiete mit unterschiedlichen Nutzungen vor. Auf diese Weise kann beispielsweise die Logistik im östlichen Gebiet mit eigener Erschliessung konzentriert werden. Das Wohnen findet davon entfernt im eher lärmgeschützten Westen des Areals statt. Nun sollen die Beteiligten ihre – eigentlich gegensätzlichen Konzepte – gemeinsam zu einem schlüssigen Gesamtkonzept verschmelzen, das die Vorteile beider Entwürfe vereint.

Langwierig, aber möglich

Aktuell überarbeiten die Beteiligten ihre Visionen in diese Richtung. Ab März 2018 fand zudem die zweite Runde des Partizipationsprozesses statt, aufbauend auf den Ergebnissen des Studienauftrags. Bis Mai konnten Interessenvertreter und Mieter ihre Feedbacks bei den SBB deponieren, die diese in die Synthesephase des konkreten Projekts einfließen lassen. Nach deren Abschluss gibt es Ende 2018 eine dritte Vermittlungsphase, die der Information von Anrainern, Interessenvertretern, Mietern und nicht zuletzt der Öffentlichkeit dient. Bis 2022 sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für eine Neunutzung geschaffen werden, mit einer Zonenänderung und dem Bebauungsplan. Ob es gelingt, aus zwei städtebaulich und architektonisch konträren Ansätzen ein stimmiges Ganzes zu schaffen, wird sich in einigen Jahren zeigen. Der Baustart ist für 2024 geplant.

TINA CIESLIK, Redaktorin Architektur/Innenarchitektur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

Les conclusions du mandat d'études, publiées en mars 2018, révèlent toute la complexité de la situation sur place. En résumé : une reconversion de qualité est possible, mais difficile à obtenir.

Les équipes ont imaginé des solutions variées, notamment pour les thèmes « répartition des usagers » et « typologies ». Le jury a donc proposé un traitement supplémentaire : les concepts de l'équipe constituée autour du cabinet bâlois Christ & Gantenbein et le projet de l'équipe formée autour de l'agence zurichoise EM2N devaient être approfondis et mis en commun. Le premier se distinguait par d'importantes constructions en périphérie avec une cour intérieure toute en longueur. Cette solution avantageuse sur le plan des nuisances sonores libérait aussi des espaces attractifs et facilitait l'intégration des édifices protégés. Aux yeux du jury, en revanche, une répartition équilibrée des usages sur l'ensemble du site semblait difficile. Le concept fonctionnel d'EM2N a donc fait l'unanimité. Il prévoyait quatre zones de développement avec des utilisations variées. De cette façon, la logistique pouvait par exemple être concentrée dans le secteur est avec ses propres dessertes. L'habitat était concentré à l'ouest du site dans un espace plutôt préservé du bruit. Maintenant, les participants doivent mettre en commun leurs propositions – souvent antagonistes – pour faire émerger un concept global convaincant, qui conjugue les avantages des deux projets.

Un travail de longue haleine, mais néanmoins possible

Les participants revoient actuellement leur vision dans cette direction. Dès mars 2018, le deuxième round du processus participatif a été initié à partir des résultats du mandat d'études. Les locataires et les représentants des groupes d'intérêt ont eu jusqu'en mai pour transmettre aux CFF leurs réactions, qui ont été inclus dans la phase de synthèse du projet concret. Lorsque celle-ci sera achevée, une troisième phase de mutualisation interviendra, fin 2018, pour informer les riverains, les groupes d'intérêt, les locataires, mais aussi le public. Les bases de la nouvelle utilisation selon le droit de l'aménagement du territoire doivent être élaborées d'ici 2022. Parviendra-t-on à créer un ensemble cohérent à partir de solutions d'architecture et d'urbanisme contradictoires ? Il faudra attendre encore quelques années pour le savoir. Le début des travaux est prévu pour 2024.

TINA CIESLIK, rédactrice architecture/architecture d'intérieur TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

zioni, soprattutto per le tematiche relative a distribuzione dell'utenza e tipologie. La giuria ha pertanto proposto un'ulteriore elaborazione: a essere approfonditi e combinati saranno le proposte del team guidato da Christ & Gantenbein di Basilea e il progetto del team dello studio EM2N di Zurigo. Il primo ha convinto per un ampio complesso con cortile interno di forma allungata. Ciò offre vantaggi sotto il profilo dell'inquinamento fonico e consente di creare interessanti spazi liberi, integrando al tempo stesso le costruzioni sotto tutela. La distribuzione uniforme di tutte le destinazioni d'uso sull'intera area è per contro valutata difficile da parte della giuria. Da questo punto di vista il progetto dello studio EM2N è risultato più convincente, considerando quattro zone di sviluppo con diversi utilizzi. In questo modo è ad esempio possibile concentrare la logistica (e i relativi collegamenti infrastrutturali) nella parte orientale, collocando a distanza gli spazi residenziali nella più quieta parte occidentale dell'area. I partecipanti sono ora chiamati a fondere insieme le proprie bozze, di per sé di carattere opposto, in un piano complessivo in grado di unire i vantaggi di entrambe.

Un compito lungo ma possibile

Al momento i partecipanti stanno rielaborando le proprie proposte in questa direzione. Da marzo 2018 si è svolta la seconda fase del processo partecipativo, sulla base dei risultati del mandato di studio. Fino a maggio, rappresentanti dei gruppi di interesse e locatari hanno avuto la possibilità di presentare i propri feedback, che confluiranno nella fase di sintesi del progetto concreto. Al termine, fino alla fine del 2018 ci sarà una terza fase di comunicazione, che mirerà a informare i vicini, i rappresentanti dei gruppi di interesse, i locatari e – ultima ma non meno importante – l'opinione pubblica. Entro il 2022 dovranno essere poste le basi legali pianificatorie per una nuova utilizzazione, per un cambio di zona e del piano di sviluppo. Ci vorranno alcuni anni per capire se sarà possibile combinare in maniera armonica due approcci opposti sotto il profilo urbanistico e architettonico. L'inizio dei lavori di costruzione è previsto per il 2024.

TINA CIESLIK, redattrice architettura/architettura d'interni TEC21, tina.cieslik@tec21.ch

Facts & Figures

Güterbahnhofareal Wolf

Basel

Planungsverfahren

Städtebauliche Studie im Jahr 2017 mit vier eingeladenen Planerteams

2018 Erarbeitung Richtprojekt durch Christ & Gantenbein mit EM2N, nachfolgend städtebauliches Konzept

Arealgrösse

Gesamtareal 160 000 m²
Für Entwicklung zur Verfügung ca. 100 000 m²

Nutzung

Logistik, Gewerbe, Büro/Dienstleistung, Wohnen, Gastronomie und Verkaufsflächen

Ausnutzungsziffer

Ca. 2.5

Planungsschritte

2013: Beschluss zur «Gesamtperspektive – die Bahnzukunft im Raum Basel»
2014: Anfrage der SBB an den Kanton zum gemeinsamen Ausloten des Entwicklungspotenzials des Areals Wolf
2015–2016: Vorabklärungen und Vorbereitung eines Studienauftragsverfahrens
2017: Durchführung Studienauftragsverfahren
2018: Vertiefte Machbarkeitsabklärungen und Gesamtentscheid durch SBB und Regierungsrat Basel-Stadt, ob und wie eine Weiterentwicklung des Areals erfolgen soll
Ab 2019: allfällige planungsrechtliche Schritte

Processus de planification

2017: Étude d'aménagement urbain avec quatre équipes de planification invitées

2018: Christ & Gantenbein et EM2N développent un projet directionnel, dans le concept de développement urbain suivant.

Superficie de la zone

Surface totale 160 000 m²
Disponible pour le développement env. 100 000 m²

Programme

Logistique, commerce, bureau/service, résidentiel, gastronomie et zones de vente

Taux d'exploitation

Environ 2,5

Étapes de planification

2013: Résolution sur «Perspective globale – l'avenir des chemins de fer dans la région de Bâle»
2014: Enquête des CFF auprès du canton pour sonder ensemble le potentiel de développement du site de Wolf
2015–2016: Clarifications préliminaires et préparation d'une procédure de commission d'études
2017: Exécution des procédures des commissions d'études
2018: Le SBB et le Conseil des gouverneurs de Bâle-Ville réalisent une étude de faisabilité détaillée et prennent une décision globale quant à la poursuite de l'aménagement du site.
À partir de 2019: toutes les mesures prévues par la loi sur l'urbanisme

Processo di pianificazione

Studio sullo sviluppo urbano nel 2017 con quattro gruppi di pianificazione invitati

2018 Christ & Gantenbein e EM2N sviluppano un progetto conforme al concetto urbanistico.

Dimensione area

Superficie totale 160 000 m²
Disponibile per lo sviluppo ca. 100 000 m²

Programma

Aree logistiche, commerciali, uffici/servizi, residenziali, gastronomiche e commerciali

Indice di sfruttamento

Ca. 2.5

Fasi di pianificazione

2013: risoluzione sulla «Prospettiva generale – Il futuro delle ferrovie nell'area di Basilea»
2014: richiesta delle FFS al Cantone per sondare insieme il potenziale di sviluppo del sito Wolf
2015–2016: chiarimento preliminare e preparazione di una procedura di commissione di studio
2017: esecuzione delle procedure della commissione di studio
2018: le FFS e il Consiglio direttivo di Basilea Città effettuano uno studio di fattibilità dettagliato e decidono in merito all'opportunità e alle modalità di un ulteriore sviluppo del sito.
dal 2019: inizio della procedura legale di pianificazione

2017: Teilnehmer Studienauftrag | Participants à l'étude d'idées | Partecipanti allo studio di idee

Team 1: Christ & Gantenbein, Basel; Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern; Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure, Muttens

Team 2: EM2N | Mathias Müller | Daniel Niggli Architekten, Zürich; Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich; ewp, Zürich, Cabane Partner – Urbane Strategien und Entwicklung, Basel

Team 3: Edelaar Mosayebi Inderbitzin Architekten, Zürich; Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich; IBV Hüsler, Zürich

Team 4: HHF Architekten, Basel; antón & ghiggi landschaft architektur, Zürich; TEAMverkehr.zug, Cham

2018: Weiterbearbeitung | Traitement subséquent | Fase successiva

Christ & Gantenbein, Basel, mit EM2N, Zürich; Maurus Schifferli Landschaftsarchitekt, Bern; Philippe Cabane – urbane Strategien und Entwicklung, Basel; ewp, Zürich

Fachjury | Jury professionnel | Membri tecnici o professionisti

Harry Guggler, Harry Guggler Studio, Basel (Vorsitz); Astrid Staufer, Staufer Hasler Architekten, Zürich; Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten, Zürich; Günther Vogt, Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich

Sachjury | Jury non professionnel | Membri non professionisti

Susanne Zenker, Leiterin Development Anlageobjekte, SBB Immobilien; Peter Wicki, Leiter Portfoliomanagement, SBB Immobilien; Beat Aeberhard, Kantonsbaumeister, Kanton Basel-Stadt