

Schnuppern an der Zukunft

Der Verein Metrobasel stellte „Flaggschiffprojekte der Raumplanung in der Metropolitanregion“ vor

VON UNSERER MITARBEITERIN
ANNETTE MAHRO

LIESTAL. Die Themen Verkehrs- und Raumentwicklung stehen derzeit im Zentrum des Vereins Metrobasel. An dessen dritter Generalversammlung, die am Mittwoch in Liestal stattfand, gab Manuel Herz vom ETH Studio Basel einen Überblick über „Flaggschiffprojekte der Raumplanung in der Metropolitanregion“, darunter das Grenzach-Wyhlener Lagunenprojekt, die Idee einer Seenlandschaft im Südsass und eines möglichen „zweiten Campus“ der Uni Basel im Umland. Martin Dättwyler von der Handelskammer beider Basel (HKBB) orientierte über die Finanzierungslage bei Verkehrsprojekten.

Eine „traumhaft schöne“ Rheinlage attestiert Manuel Herz Grenzach-Wyhlen, das sich im Sinne des Agglomerationsdenkens auch als Basel-Ost verstehen lasse: „Das ist da, wo sich das Tal öffnet.“ Am von Herz geleiteten ETH-Architektur-Institut „Stadt der Gegenwart“ befassen sich aktuell drei Masterarbeiten mit dem nahen Umland jenseits der Kantons- und Landesgrenzen. Während Grenzach näher am Rhein liegt, davon aber großenteils durch seine Industrie getrennt ist, liegt das naturnähere Wyhlen, dem, so Herz, bei der aktuellen Baumentwicklung allerdings eine Zersiedelung drohe, noch weitgehend vom Rhein abgewandt. „Da stellt sich die Frage, wie führen wir den

Rhein zur Gemeinde oder umgekehrt.“ Nicht um fertige Projekte geht es dem Institut aber, sondern um Leitplanungen: „Was wir anstreben ist eine nachhaltige Regionalentwicklung.“ Ein künstlicher Rheinarms könnte Wyhlen näher ans Ufer bringen und zugleich Rückhaltebecken mit künftigem Rheinhochwasser speisen.

Mehr Wasserflächen wünscht sich der Basler auch im nahen Elsass. Die alten Kiesabbauflächen, etwa bei Bartenheim in der EAP-Einflugschneise oder bei Saint-Louis und Hégenheim, sehen die Planer des ETH Studios als prädestiniert an, Basel, wenn nicht zu einem dem Zürichsee vergleichbaren Gewässer zu verhelfen, dann doch zu einer auch klimatisch positiven Raumentwicklung: „Eine Seenlandschaft im Südsass könnte zum grünen Herz für Basel, Mulhouse und Freiburg werden.“ Natürlich lasse sich dann auch über eine entsprechende Infrastruktur, etwa mit einem Strandbad, Restaurant oder Tierpark nachdenken. Im Elsass selbst stoßen solche Gedankenspiele indes noch auf wenig Gegenliebe, hatte man sich hier doch, mindestens seitens der Politik, eher mit der Idee eines noblen Golfplatzes anfreunden können: „Wir müssen leider feststellen, dass der formale Aspekt noch auf Widerstand stößt.“ Die lokalen Bedürfnisse gelte es natürlich zu berücksichtigen, so Herz.

Anders wäre es vermutlich mit einem möglichen zweiten Campus der Basler Uni, den sich die ETH-Planer vielerorts im Kanton Baselland vorstellen könnten.

Sie gehen dabei von Prognosen aus, die der Hochschule einen rasanten Zuwachs an Studierenden von heute rund 12 300 auf bis zu 20 000 im Jahr 2020 vorhersagen. Dass die Hochschule aber räumlich innerhalb der Stadt weiter expandiert – prognostiziert ist hier ein Flächenbedarf der 16 Mal dem heutigen Kollegiengebäude am Petersplatz entspräche – ist kaum möglich. In den Kanton Baselland, der die Hochschule mitfinanziert, Institute auszulagern, könnte da im Sinne aller sein. Einen zusätzlichen Bedarf an Infrastruktur hat Herz da schon eingerechnet. Selbstverständlich müsse es aber immer darum gehen, Potenziale zu nutzen, die gerade Grenzsituationen beinhalten.

Während es Herz noch um die urbane Zukunftsvision geht, sind die Weichen beim Verkehr längst gestellt. Gerade deshalb sieht Verkehrsspezialist Martin Dättwyler von der Handelskammer beider Basel aber auch überall Gefahr im Verzug. Insbesondere beim Wisenbergertunnel heißt es für ihn: „Wir müssen da aufpassen, dass wir den Zug nicht verpassen.“ Nachdem hier aus Bern bereits eine Milliarde Franken bereitgestellt worden sei, habe jetzt eine erneute Diskussion aufgehoben. Diese Uneinigkeit vor Ort macht Dättwyler dafür verantwortlich, dass das Projekt beim neuen bis 2020/25 geltenden Berner Programm „Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur“ (FABI) nicht vorkomme. Grundsätzlich gelte es, mit einer Stimme zu sprechen und klare Projekte zu präsentieren, wo Bundesgeld erwartet werde, so Dättwyler.