



## **Geschichte St. Johann**

Das Gebiet nördlich der St. Johannis-Vorstadt war über Jahrhunderte hinweg eine eher unwirtliche Gegend. Wald und Wildnis bestimmten das Gebiet, im 14. Jahrhundert stand im Bereich des heutigen Lysbüchel der städtische Galgen. Später siedelten sich hier nur zögerlich vereinzelt Bauernbetriebe an und begannen das Land zu bestellen. Vielfach diente die Gegend auch zur Entsorgung von Abfall oder Kadavern.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts gab es eine Reihe von wichtigen Ereignissen; vorerst in Form der Elsässerbahn, die ab 1844 durch das noch weitgehend unbebaute Gebiet zum neuen französischen Bahnhof fuhr. 1860 wurde mit dem Abriss der Stadtmauern begonnen und somit der Weg für die dringend notwendige Stadterweiterung geebnet. Die fieberhafte Bautätigkeit, die folgte, betraf das Quartier St. Johann in zweierlei Hinsicht. Zum einen wurde das nördliche Gebiet zwischen Elsässerbahn und Rhein zu einem favorisierten Industriestandort, zum andern wurde die Wohnbebauung vom späteren St. Johannis-Ring Richtung Norden – mehreren Bebauungsplänen folgend – im Blockrandschema sukzessive vorangetrieben. Auf Höhe der heutigen Voltastrasse stiessen mit zunehmender Bebauungsdichte die beiden Bereiche aufeinander und verwoben sich teilweise ineinander.

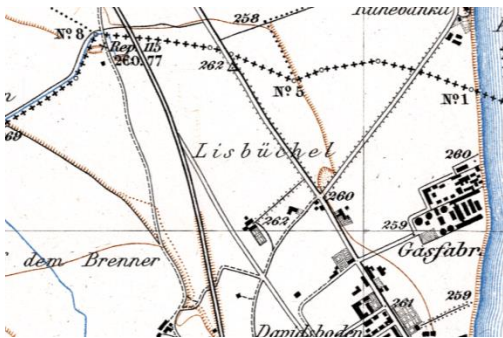
Am 1. Juli 1886 begann die Produktion bei Kern & Sandoz, der nachmaligen Sandoz AG, die sich zu einem der grössten und wichtigsten Industriebetriebe in Basel entwickelte. Weitere Unternehmen folgten in rascher Folge – etwa 1909 die Grossschlächtereier Bell an der äusseren Elsässerstrasse – und verwandelten die Gegend in ein zusammenhängendes Industriegebiet mit Fabrikhallen, Rohstofflagern und rauchenden Hochkaminen. 1899 wurde zudem mit der Inbetriebnahme des ersten Elektrizitätswerks an der Voltastrasse die steigende Bedeutung von Basels Norden für die Energieversorgung unterstrichen.

Mit dem gründerzeitlichen Wachsen des Quartiers war auch die Anlage einer umfangreichen Verkehrs- und Transportinfrastruktur verbunden. Seit 1900 verkehrte das Tram auf der Achse St. Johannis-Vorstadt–Elsässerstrasse über die Grenze bis St. Louis, 1910 folgte die ebenfalls grenzüberschreitende Linie Lysbüchel–Huningue und 1913 wurde die Spalenringlinie vom neu angelegten Kannenfeldplatz über den Güterbahnhof St. Johann zum Lysbüchel verlängert. Bereits 1860 kam es zur erstmaligen Verlegung der Elsässerbahn auf das Westplateau und zur Verlängerung der Strecke zum neuen Centralbahnhof. Zwischen 1898 und 1901 wurde die Strecke gegen Westen auf ein tiefergelegtes Trasse mit Tunnels verschoben und gleichzeitig der Güterbahnhof St. Johann (heutiges Lysbüchel-Areal) errichtet, der eine gute Anbindung des Warentransports an das internationale Schienennetz ermöglichte. Damit wuchs auch das Netz an Industriegleisen, das bald weitverzweigt das Quartier durchzog.

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts war der östliche Teil des St. Johannis praktisch vollständig bebaut: im inneren Kern mit Wohnbauten in dichter, in den Hofbereichen von Gewerbebetrieben genutzter Blockrandbebauung, im Norden und an den Rändern mit Industrie- und Fabrikbauten und mit einer neuen Verkehrsverbindung über den Rhein in Form der 1934 eingeweihten Dreirosenbrücke. Einzige Grünfläche für die Bevölkerung in diesem Arbeiter- und Industriequartier war die Voltamatte.

In den vergangenen Jahrzehnten haben Veränderungen vielfältiger Art das Gebiet entlang der Achse vom Totentanz zum Lysbüchel geprägt. Der Rheinhafen St. Johann, die Hafentbahn und die zahlreichen Industriegleise durchs Quartier sind verschwunden. Auch die beiden Strassenbahnlinien verkehren schon längst nicht mehr bis Saint-Louis und Huingue. Geblieben ist die chemische Industrie in Form des Novartis Campus und die Firma Brenntag Schweizerhalle AG in unmittelbarer Nähe des Areals VoltaNord. Nach der Fusion von Sandoz und Ciba-Geigy zu Novartis 1996 wurde 2001 begonnen, den angestammten Sandoz-Standort am Rheinufer zu einer neuen, geschlossenen Firmenstadt umzubauen. Namhafte Architekten errichteten zahlreiche Bürogebäude, Forschungsgebäude und Produktionsstätten, sorgsam geordnet in einem Masterplan von Vittorio Magnago Lampugnani.

Die weit grössten Veränderungen im Quartier zeitigte der Bau der Autobahn-Nordtangente mit der neuen Dreirosenbrücke und der unterirdischen Fahrbahnführung in der Achse der Voltastrasse. Das Unterfangen verwandelte die Gegend um den Voltaplatz über Jahre hinweg in eine der grössten Baustellen der Schweiz; und nach Vollendung des Jahrhundertwerks wurde auch der Quartierteil darüber kräftig erneuert: die Bauten Volta Zentrum, Volta Mitte und Volta West haben dem Gebiet zwischen Voltaplatz und Bahnhof St. Johann ein neues Gesicht verliehen. Mit VoltaNord, Volta Ost, dem Neubau für das Naturhistorische Museum und das Staatsarchiv und verschiedenen kleineren Projekten entwickelt sich das Quartier auch in Zukunft Schritt für Schritt weiter.



1890

