

Basler Stadtbuch
Dossier 2019

Quartiere in Bewegung
Christoph Keller

Quartiere in Bewegung

Christoph Keller

Samstagmorgen um 11 Uhr im Quartiertreffpunkt Oberes Kleinbasel im Areal Warteck: Beginn der Begrüssung der Neuzugezogenen. Über fünfzig neue Anwohnerinnen und Anwohner haben sich eingefunden, haben Platz genommen an den langen Tischen. Reihum, den Wänden entlang, stehen Stellwände mit Informationen zum Quartier. Nacheinander stellen sich Mitglieder der verschiedenen Vereine vor, vom Neutralen Quartierverein über wettstein21 bis zum Wettsteinmarkt und zur katholischen Kirche, und nicht zu vergessen der Verein, der vor einem Jahr einen offenen Bücherschrank auf dem Wettsteinplatz eingerichtet hat. Dann gibt es einen Brunch und ein Stimmengewirr aus vielen Sprachen füllt den Raum, man tauscht sich aus: über die Türme der Roche, über die Neugestaltung des Rheinufer, über die Gefährdung der Velofahrerinnen in den engen Quartierstrassen und darüber, wo die nächste öffentliche Kompostanlage liegt.

Was ist ein Quartier? Zunächst eine Fläche, die auf dem Stadtplan eingezeichnet ist, im Falle des Wettsteinquartiers vom Rhein bei der Wettsteinbrücke in einem Dreieck bis hinauf zum Badischen Bahnhof. Ein Quartier ist aber auch eine historisch gewachsene Bausubstanz mit einer eigenen, relativ jungen Geschichte, die beim Wettsteinquartier in den 1920er-Jahren begann, mit dem Bau ansehnlicher Villen zum Rhein hin, mit den stattlichen Häusern der Wettsteinallee entlang, mit Baumgartnerhäusern und vor allem mit der Entwicklung der chemischen Industrie. Nicht zuletzt aber ist ein Quartier so etwas wie die Summe der Begegnungen, der Beziehungen, der gemeinsamen und divergierenden Anliegen, und ja: auch der Konflikte zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern.¹

Und Konfliktzonen gibt es gerade im Wettsteinquartier viele. Da ist die Frage, wie das Rheinufer genutzt werden soll, ob auf dem kleinen Platz am Ende des Fischerwegs eine Buvette aufmachen darf – der Fall ging bis vor Bundesgericht. Da ist der Konflikt um Parkplätze, ob es mehr davon geben soll, wie der Neutrale Quartierverein fordert, oder ob das ganze Wettsteinquartier verkehrsberuhigt werden muss, wie wettstein21 im nächsten Jahr postulieren wird, und die Querelen um das Parkhaus unter dem Sportplatz Landhof² bewegen sich von Runde zu Runde. Da sind die Fragen, wer wie vom Schattenwurf der neuen Türme der Roche betroffen ist und wie wirksam denn der Lärmschutz vorne bei der Autobahn ist. Da gab es Streit um den offenen Bücherschrank am Wett-

¹ Zu allen Basler Quartieren gibt es sogenannte Wohnviertelindikatoren, zu finden unter: <https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/sets/wohnaviertel.html> (Zugriff: 17.12.2019).

² <https://www.openpetition.eu/ch/organisation/ig-quartierparking-landhof-nein> (Zugriff: 17.12.2019).

steinplatz, weil der Neutrale Quartierverein bei der Handhabung der Bücher «Lärmimmissionen» befürchtete.

Zugleich aber hat das Quartier mit der «wettsteinapp» die erste Quartiersapp in der Schweiz lanciert, dank der Initiative von wettstein21 wurden und werden Photovoltaikanlagen auf Dächern installiert, und seit Oktober gibt es einen Mittwochsmarkt auf dem Wettsteinplatz. Der Quartiertreffpunkt hat unzählige Initiativen lanciert, vom «Quartiersommer Landhof» bis zur Untersuchung zur Frage, wie altersgerecht das Quartier denn nun ist, und unter vielem anderen wurde im Wettsteinquartier der alljährliche Quartierflohmarkt erstmals autofrei durchgeführt, eine Inspiration für andere Quartiere.

Konflikte und Bewegung

Was für das Wettsteinquartier gilt, stimmt auch für die anderen Basler Quartiere – es gibt Konfliktzonen, aber auch Bewegung.

Die Konflikte entstehen, weil sämtliche Quartiere in Basel mitten in einer Veränderung stehen. Grossprojekte wie der Neubau der Roche führen zu Nutzungskonflikten um Wohnraum und Parkplätze, die Entwicklung in der Erlenmatt stellt Fragen nach der «richtigen» sozialen Durchmischung. Im unteren Kleinbasel hat die Gentrifizierung Einzug gehalten, auch im St. Johann wurde und wird um günstigen Wohnraum gestritten.³ Und in allen Quartieren ist die Belastung durch den Autoverkehr ein Thema. Zugleich aber nimmt die Zahl der Bewohner deutlich zu, die ihr Quartier als wichtigen, zentralen Lebensraum wahrnehmen. Die «Quartierflohmärkte», die sich seit 2016 in allen Quartieren zu eigentlichen Events entwickelt haben, sind ein Zeichen dafür, ebenso die unzähligen Initiativen für mehr Wohnlichkeit, mehr Verkehrsberuhigung, mehr kulturelle Aktivitäten, mehr Austausch im Quartier.

Das Quartier wird mehr und mehr wahrgenommen als ein sozialer, politischer und kultureller Raum, als eigentliche Nachbarschaft. Nicht ohne Grund hat die «Migranten- und Migrantinnensession 2018» gefordert, dass es in der Stadt Basel ein Mitspracherecht von Migrantinnen auf der Ebene des Quartiers geben soll.

Zum Beispiel das Gundeli: Es ist Mittagszeit, aus dem Meret-Oppenheim-Hochhaus (MOH) an der Güterstrasse strömen die Angestellten der Kulturabteilung von SRF, sie erzählen sich auf dem Weg ins Tibits, in die umliegenden Cafés, hinauf zum Coop, Geschichten von Aufnahmestudios, die hallig sind und unbrauchbar, dass man die Schritte draussen auf dem Korridor auf der Aufnahme hört. Dreihundert neue Arbeitsplätze sind im neuen Hochhaus, dem «Elefanten in der Stadt»,⁴ allein mit dem Umzug von SRF ins Quartier gekom-

³ In die Schlagzeilen kam die Räumung der besetzten Häuser an der Elsässerstrasse: <https://telebasel.ch/2018/06/25/polizei-raeuft-besetzte-haeuser-an-der-elsaesserstrasse/> (Zugriff: 17.12.2019).

⁴ NZZ vom 18. Juni 2019, <https://www.nzz.ch/feuilleton/das-meret-oppenheim-hochhaus-in-basel-ein-kolossaler-elefant-besetzt-den-basler-stadtraum-ld.1489402> (Zugriff: 09.01.2020).

men, sie summieren sich zu den anderen, die bereits im Südpark entstanden sind, und das ist noch nicht alles. Markante Hochhäuser und neue Gewerbe-zonen sollen am nordwestlichen Rand des Areals Dreispitz entstehen, geplant von der Migros Genossenschaft als Baurechtsnehmerin, der Christoph Merian Stiftung (CMS) als Grundeigentümerin und wie das MOH und die Roche-Türme entworfen vom Architekturbüro Herzog & de Meuron – ein Projekt, das die Entwicklung des «Gundeli» von einem beschaulichen, etwas verschlafenen zu einem modernen, dynamischen Quartier weiter beschleunigen wird.

Vorbei die Zeit, an die sich Thomas Weber, Chefredakteur der «Gundeldinger Zeitung», erinnert,⁵ als man im Quartier «hinter den Gleisen» noch wie eine grosse Familie zusammenlebte, als der Zusammenhalt noch eng war, als noch nicht «Menschen aus über hundert Nationen» im Gundeli lebten. Und doch gibt es, wie in fast allen Quartieren der Stadt, Räume im Gundeli, an denen jene Verdichtung stattfindet, die Stadtentwickler als «hyperdivers» bezeichnen. Das Gundeldinger Feld etwa, das auf engstem Raum Kreativwirtschaft, soziale Einrichtungen, Gastronomie und Kulturleben verbindet, ein Ort, der im steten Wandel ist. Oder der Tellplatz, die Flaniermeile im Quartier, wo die Quartiervereine sich fast geschlossen für den Erhalt der Bäume eingesetzt haben. Oder das Geviert Ecke Meret Oppenheim-Strasse und Solothurnerstrasse, wo die soziale Küche «Restaurant du Coeur» an einen Skaterpark und ans Künstlerhaus «Flatterschaft» grenzt.

Provisorien für soziale und kulturelle Einrichtungen, öffentliche Plätze, die unter Druck sind, dichte Inseln einer anderen Stadtkultur, dazu kommen Schulen, Gewerbe, Läden, neue Überbauungen – das Quartier ist in Bewegung, und doch sind die Antworten auf drängende Probleme die alten geblieben, vor allem bei der Verkehrssituation. Die Güterstrasse mit ihren Läden, kleinen Shops und ansprechenden Restaurants ist nach wie vor eine Durchgangsstrasse, die Dornacherstrasse und die Gundeldingerstrasse nicht weniger, und die ehrgeizigen Pläne zur Verkehrsberuhigung liegen in irgendeiner Schublade. Der neue «Stadtteilrichtplan Gundeldingen»⁶ sieht zwar eine Aufwertung des Langsamverkehrs insbesondere für Fussgängerinnen und Velofahrer vor, doch keine Pläne gibt es für eine Kanalisierung oder Umleitung des Durchgangsverkehrs.

Richtungsfragen

In welche Richtung also soll sich ein Quartier wie das Gundeli entwickeln? In Richtung einer neuen, urbanen Modernität oder hin zum trendigen Wohnquartier, oder soll es doch ein gemischtes, diverses, unfertiges Quartier «hinter den Gleisen» bleiben?

⁵ <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/im-schatten-des-meret-oppenheim-turms-warum-das-gundeli-jetzt-vorwaerts-macht-134541457> (Zugriff: 09.01.2020).

⁶ <https://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/teilrichtplaene/stadtteilrichtplan-gundeldingen.html> (Zugriff: 17.12.2019).

Das sind Richtungsentscheide, die immer auch die Frage aufwerfen, wer fürs Quartier spricht – und deshalb ist vielleicht im Gundeli ein Streit entbrannt, der in der ganzen Stadt zu reden gab. Auf der einen Seite steht der Neutrale Quartierverein Gundeldingen (NQVG), der sich (wie in anderen Quartieren der Stadt) als Interessenvertretung der Anwohnerschaft sieht und ehrenamtlich arbeitet. Auf der anderen Seite agiert die QuKoG, die Quartierkoordination Gundeldingen, die unterstützt wird vom Kanton Basel-Stadt⁷ und der CMS und sich professionell, mit bezahlten Stellen, als eigentliche Schaltstelle für alle Quartieranliegen versteht. Meinungsverschiedenheiten darüber, wer mehr Einfluss auf die Entwicklung des Quartiers habe, eskalierten im Verlauf des Jahres 2019 und führten dazu, dass vier grosse Trägervereine die QuKoG verliessen.⁸ Dem vorausgegangen war der Entscheid des Vorstands der QuKoG, für eine befristete Zeit mit einem Vorstand ohne Präsidium zu operieren, was vor allem den NQVG zu einer Distanzierung vom QuKoG bewog.

Das Problem gibt es auch in anderen Quartieren, in denen die Position der Quartierkoordination und der Stadtteilsekretariate von einigen Quartiervereinen mit Argwohn betrachtet wird. Denn erstere haben als Schaltstellen zwischen Verwaltung, Regierung, der sozial und kulturell stark engagierten CMS und der Quartierbevölkerung in den letzten Jahren zunehmend eine Schlüsselrolle eingenommen. Sie bündeln nicht nur die Anliegen vieler Vereine, sie koordinieren auch die unzähligen Aktivitäten in den Quartieren, etwa die Quartierflohmärkte. Vor allem sind sie zuständig für die sogenannten Mitwirkungsverfahren, das sind formelle Verfahren, bei denen die Bevölkerung aufgefordert wird, sich zu bestimmten Vorlagen zu äussern;⁹ im Gundeldinger Quartier etwa zur Stadtteilentwicklung, zum Grün- und Freiraumkonzept, zur Umwandlung Dreispitz Nord. Bei diesen Aufgaben sind professionelle Strukturen gefragt, mit genügend Ressourcen und einer strategischen Projektleitung – Neutrale Quartiervereine mit geringen finanziellen Ressourcen, mit einer Altersstruktur im oberen Segment und freiwilligem Engagement sind damit überfordert.

Dass der schwelende Konflikt zwischen den Stadtteilsekretariaten und einigen Vereinen (meistens die Neutralen Quartiervereine) die politische Ebene erreichen würde, war absehbar. Balz Herter, Grossrat und Präsident der CVP, reichte im Dezember 2018 ein vorgezogenes Budgetpostulat für 2020 ein, in dem er die Streichung der städtischen Beiträge an die Stadtteilsekretariate forderte. Sie seien überflüssig, argumentierte er, liess aber in Interviews durchblicken, dass ihm vor allem der wachsende Einfluss der Stadtteilsekretariate ein Dorn im Auge sei, sie würden «nach Belieben hantieren». Der Grosse Rat allerdings wies das Postulat ab, verlängerte die Spanne für die Unterstützung der

⁷ Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 22. März 2005; Verordnung über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung vom 22. Mai 2007 (Stand 1. Januar 2012), https://www.gesetzesammlung.bs.ch/frontend/versions/pdf_file_with_annex/3180 (Zugriff: 09.01.2020).

⁸ Die IG Gewerbe Gundeldingen, der NQVG, die Genossenschaft der Pfarrei Heiliggeist und das Rote Kreuz Basel.

⁹ Grundlage dafür ist § 55 der Kantonsverfassung.

Stadtteilsekretariate von drei auf vier Jahre und erhöhte die Beiträge an die Quartiertreffpunkte.

Zentrale Felder der Politik

Wie zentral die Quartiere als Orte und Anknüpfungspunkte für die Politik sind, stellte die Regierung bereits im «Umsetzungskonzept Quartierarbeit 2020»¹⁰ fest, wo sie schrieb, die Verwaltung wünsche sich «klare Ansprechpartner in den Quartieren» (Seite 7). Das gilt nicht zuletzt mit Blick auf komplexe Transformationen, vor allem das Projekt «Smart City», das darauf abzielt, die Stadt umfassend zu digitalisieren und die Mobilität, die Interaktion der Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Kontakte mit der Verwaltung digital zu gestalten.¹¹ «Smart City» setzt (nebst anderen Schwerpunkten) gemäss einem Konzept der Regierung auch an der Basis der Bevölkerung an und will «Teilhabe, Inklusion und Partizipation» stärken. Was bald einmal im Modellquartier auf dem ehemaligen Güterbahnhof Wolf («smart arbeiten, urban leben») ausprobiert wird, soll später für die ganze Stadt gelten: Digitalisierte Abläufe bestimmen den Alltag, den Umgang mit den Behörden, das Zusammenleben, was auch immer wir tun, draussen vor der Tür, im Quartier.

Und die Komplexitäten nehmen zu, zum Beispiel im St. Johann. Bei einem Augenschein an einem Winterabend stehen am Vogesenplatz ein paar Marktstände im fahlen Licht, eine Kaffeebude dampft, Menschen mit Einkaufstüten eilen über den Platz, der dörflich anmutet, trotz der markanten Architektur rundherum. Der Pizzastand unter der Brücke wirkt klein und etwas verloren, Fussgänger sind wenige unterwegs, Velofahrerinnen ebenfalls.

In ein paar Jahren dürfte sich das ändern, wenn nämlich am westlichen Rand des Platzes, den Gleisen entlang, der schlanke Bau des Naturhistorischen Museums und des Staatsarchivs zu stehen kommt. Das Projekt der Architekten EM2N wird, so schreibt das Stadtteilsekretariat Basel-West, einen «urbanen Ort, welcher zum Austausch zwischen Archiv, Museum und Quartier einlädt», schaffen und «stadträumliche Signalwirkung» entfalten. Der Vogesenplatz wurde bereits mit dem Umzug der Jugend- und Kinderbibliothek JUKIBU an den Lothringerplatz und mit dem Einzug trendiger Läden entlang der Voltastrasse aufgewertet. Jetzt soll er nicht nur zum geografischen, sondern auch zum sozialen und kulturellen Zentrum des Quartiers werden: ein Zentrum zwischen den Gleisen, dem Novartis Campus und den Neubauten rund um den Volaplatz. Und eine weitere, markante, einschneidende städtebauliche Erweiterung Richtung Norden ist in Planung, denn hinter der Hünigerstrasse, auf einem Gelände bis zur Grenze nach Frankreich, sollen neue Gewerbezone, Wohnhäuser, eine Schule mit Kindergarten, Kulturräume und Begegnungszonen entstehen: ein Quartier für bis zu dreitausend neue Arbeitsplätze, für knapp

¹⁰ «Wir wollen, dass die Bevölkerung sich aktiv einbringen und konkrete und konstruktive Vorschläge machen kann.» <https://www.zukunftklybeck.ch/warum.html> (Zugriff: 17.12.2019).

¹¹ <https://www.smartcity.bs.ch/strategie.html> (Zugriff: 17.12.2019).

zweitausend neue Bewohnerinnen und Bewohner. Das Quartier St. Johann wird mit dem Projekt «Volta Nord» um rund zehn Prozent wachsen, und das neue Lysbüchel eröffnet einen Stadtraum, der Potenzial hat für einen Anschluss ans Areal der Universitären Psychiatrischen Kliniken (UPK) und ans Iselinquartier.

Auch bei diesem Ausbau gab es Ängste, Konflikte, Befürchtungen. Aber das St. Johann, mit einem Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund, der weit über den nationalen Durchschnitt reicht, war immer ein Laboratorium der Möglichkeiten, mehr als andere Quartiere. Hier entstand bereits in den Achtzigerjahren die Alte Stadtgärtnerei, ein Provisorium für Kulturschaffende, Träumer, Künstlerinnen, Veranstalter, das lange geduldet wurde. Mit dem Integrationsmodell im Schulhaus St. Johann haben Pädagoginnen seit den Neunzigerjahren ein Konzept entwickelt, das die heimatliche Sprache und Kultur der vielen Kinder mit Migrationshintergrund in den Unterricht einband, inklusive Förderung in Deutsch und Integration heilpädagogischer Ressourcen. Im St. Johann entstand die JUKIBU, die erste mehrkulturelle Bibliothek der Stadt, hier gibt es unzählige, wegweisende Projekte zur Unterstützung von Familien mit Migrationshintergrund: «Family Literacy», integrative Fussballprojekte, einen Stadtgarten für Kinder. Hier, im St. Johann, wird täglich der Beweis erbracht, dass das Zusammenleben von Menschen mit vielen Hintergründen möglich ist, wenn man sich denn dafür engagiert. Das Quartier, wegen der «vielen Ausländer» auch schon mal als Problemquartier bezeichnet, gilt in der Zwischenzeit gerade wegen seines offenen, vielfältigen Ambientes als hip.

Neuerfindungen

In den frühen Abendstunden rauscht der Verkehr auf beiden Ebenen der Dreirosenbrücke hinüber ins Kleinbasel. Der breite, markante Büroturm, auf dem einst «Novartis» prangte, ist nur noch spärlich beleuchtet, da und dort hängen die Jalousien schief. Neunzehn Quartiere zählt die Stadt Basel, aber man erfindet auch neue dazu. Das Klybeckquartier soll, so die Planer, eine «eigene Identität entwickeln, öffentliche Einrichtungen und attraktive Aufenthaltsräume erhalten» – auf einem Areal, das seit über hundert Jahren von der Industrie genutzt wurde. Zunächst von der Ciba, ursprünglich mit einer Farbenfabrik, dann kam der Hafen hinzu, Umschlagplätze für Treibstoffe entstanden, Lagerhallen, Arbeiterwohnungen, die Novartis hielt Einzug, dann die BASF. Nun soll das alles zu einem neuen Ort verschmelzen, auf Grund und Boden, der heute der Swiss Life und der Central Real Estate Basel AG gehört und der über weite Strecken jahrzehntelang durch Chemikalien und Schwermetalle belastet war. Die «Ärzte und Ärztinnen für Umweltschutz»¹² haben in einer umfassenden Untersuchung aufgezeigt, dass es eine ganze Reihe von unerkannten Chemiemülldeponien auf dem Klybeckareal gibt.

¹² <http://www.aefu.ch/aktuell/>; <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/umweltschuetzer-fordern-gruendliche-altlastenanalyse-fuer-basler-klybeck-areal-134642932> (Zugriff: 09.01.2020).

Deren Sanierung wird auch Thema bei der partizipativen Planung sein, die alle Partner gemeinsam angehen: Eigentümer, künftige Nutzerinnen, der Kanton. Die interessierte Bevölkerung soll «proaktiv» in das Projekt eingebunden werden, provisorische Nutzungen in der Entwicklungsphase sind vorgesehen, das neue Quartier soll zu einem Ort der Dichte und des Austauschs werden. Damit das gelingt, bringen sich verschiedene Gruppierungen ein, darunter mit innovativen, partizipativen Ideen vor allem der Verein Zukunft.Klybeck, der sich für eine Stadtentwicklung «von unten statt von oben» engagiert.¹³ Da, wo Basels Industriegeschichte begann, setzt nun die Geschichte eines neuen Quartiers ein.

Über den Autor

Christoph Keller ist Reporter, Buchautor und Mitbegründer von «podcastlab». Er engagiert sich im Wettsteinquartier im Verein wettstein21.

¹³ www.zukunftklybeck.ch (Zugriff: 17.12.2019).

Beiträge zum Thema im Basler Jahrbuch/Stadtbuch

- «Das Hölle» (Carl Roth, Basler Jahrbuch 1914, S. 274–301)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1914/1914_0390.html
- «Vom Wachsen und Wandeln unserer Stadt» (Hans Bernoulli, Basler Jahrbuch 1955, S. 7–23)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1955/1955_0973.html
- «Neues Leben im St. Alban-Tal» (Hans Meier, Basler Stadtbuch 1976, S. 139–146)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1976/1976_1457.html
- «Bürgerinitiativen in Basel» (Urs Weber, Basler Stadtbuch 1981, S. 63–70)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1981/1981_1610.html
- «Neun Jahrhunderte St. Alban-Tal» (Peter Steiner, Basler Stadtbuch 1983, S. 9–20)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1983/1983_1693.html
- «Die Vierte Welt in Basel» (Hervé Dubois, Basler Stadtbuch 1983, S. 115–120)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1983/1983_1719.html
- «Das St. Johann-Quartier» (Hans Adolf Vögelin, Basler Stadtbuch 1983, S. 177–187)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1983/1983_1734.html
- «Die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck» (Justin Winkler, Lienhard Lötscher, Basler Stadtbuch 1985, S. 97–105)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1985/1985_1821.html
- «Breite-Streiflichter» (Charlotte Seemann, Basler Stadtbuch 1986, S. 91–96)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1986/1986_1862.html
- «Das Breitequartier» (Edith Schweizer-Völker, Basler Stadtbuch 1986, S. 85–90)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1986/1986_1861.html
- «Oekostadt Basel. Berichte aus verschiedenen Quartieren» (Oekostadt Basel, Basler Stadtbuch 1989, S. 32–38)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1989/1989_2014.html
- «Das Bruderholz – ein Quartier verändert sich» (Oskar Flück, Basler Stadtbuch 1992, S. 114–117)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1992/1992_2237.html
- «Werkstadt Basel – Initiative zur Stadtentwicklung» (Esther Maria Jenny, Basler Stadtbuch 1998, S. 83–88)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1998/1998_2580.html
- «Acht Jahre «Masterplan Bahnhof SBB Basel»» (Carl Fingerhuth, Basler Stadtbuch 1990, S. 70–74)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1990/1990_2112.html
- «Brücken bauen. Migration und Integration in Basel» (Thomas Kessler, Basler Stadtbuch 1999, S. 103–108)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1999/1999_2638.html
- «Brücken bauen – Mehrsprachigkeit in der Stadt» (Rita Franceschini, Basler Stadtbuch 1999, S. 113–117)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1999/1999_2640.html
- «Kühn zum Ziel: Quartierzentrum Bachletten» (Susanne Knecht, Basler Stadtbuch 2000, S. 98–99)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2000/2000_2692.html
- «Das Quartiersekretariat Unteres Kleinbasel muss sich bewähren» (Christian Vontobel, Basler Stadtbuch 2001, S. 162–165)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2001/2001_2746.html
- «Auf Kurs im Kleinbasel. «IAK» – der Wille zur integralen Aufwertung» (Marc Keller, Basler Stadtbuch 2001, S. 166–168)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2001/2001_2747.html
- «Hot Spots. Eine kritische Bestandsaufnahme aktueller Planungsprojekte in Basel» (Martin Josephy, Basler Stadtbuch 2004, S. 152–155)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2004/2004_2899.html

«Basels Norden am Wendepunkt? Entwicklungen in «Basel Nord»
(Philippe Cabane, Basler Stadtbuch 2005, S. 225–229)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2005/2005_2941.html

«Stadtentwicklung: Akzeptanz oder Aversion?» (Martin Josephy, Basler Stadtbuch 2006, S. 193–197)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2006/2006_2978.html

«Liebe auf den zweiten Blick. Gegensätze sind es, die Kleinhüningen prägen – eine Vielfalt, die es zu entdecken gilt» (Franz Osswald, Basler Stadtbuch 2008, S. 207–210)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2008/2008_3050.html

«Im 36er durch das erneuerte Basel. Eine Busfahrt zu den Brennpunkten der Stadtentwicklung» (Dominique Spirgi, Basler Stadtbuch 2010, S. 19–25)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3090.html

«Basels sensible Ränder» (Christof Wamister, Basler Stadtbuch 2010, S. 29–33)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3092.html

«Moderne Stadtentwicklung wird in einem Netzwerk geplant» (Matthias Drilling, Basler Stadtbuch 2010, S. 26–28)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3091.html

««Ballenberg für Beamte» oder «Big Pharma»» (Christof Wamister, Basler Stadtbuch 2010, S. 40–45)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3097.html

«Der Sonderfall und das Nord-Süd-Gefälle» (Christof Wamister, Basler Stadtbuch 2010, S. 47–49)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3098.html

«Wer entwickelt eigentlich die Stadt? PPP überall – Stadtentwicklung als permanente Public Private Partnership» (Patrick Marcolli, Basler Stadtbuch 2010, S. 50–53)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3099.html

«Jenseits der High-End-Stadtentwicklung. Mit dem Ende des Zwischennutzungsprojekts auf dem nt/Areal sind in der Stadt Frei- und Zwischenräume rar geworden» (Dominique Spirgi, Basler Stadtbuch 2011, S. 144–149)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2011/2011_3178.html

«Einkommen und Vermögen in Basel-Stadt» (Ulrich Gräf, Basler Stadtbuch 2012, S. 25–29)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2012/2012_3206.html

«Hafenareal – Betreten erwünscht. Wenn sich der Rheinhafen vom Fluss zurückzieht, kann ein neues Quartier entstehen» (Christof Wamister, Basler Stadtbuch 2012, S. 117–122)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2012/2012_3230.html

«Für mehr Lebensqualität. Der Ideenwettbewerb «Gundeli denkt» der Christoph Merian Stiftung für das Quartier Gundeldingen» (Pia Zeugin, Basler Stadtbuch 2012, S. 140–141)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2012/2012_3235.html

«Menschen statt Rheinfracht» (Elias Kopf, Basler Stadtbuch 2013, S. 125–129)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2013/2013_3288.html

«Wo welcher Raum für wen?» (Simon Baur, Basler Stadtbuch 2013, S. 130–135)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2013/2013_3289.html

«Innenstadt mit Plan» (Elias Kopf, Basler Stadtbuch 2015, S. 115–118)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2015/2015_3376.html

«Wem gehört die Strasse?» (Helen Weiss, Basler Stadtbuch 2015, S. 119–123)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2015/2015_3377.html

«Stadtareale in Transformation» (Katharina Marchal, Basler Stadtbuch 2016, Dossier, 31 Seiten)
<http://www.baslerstadtbuch.ch/dossier/2016/stadtareale-in-transformation.html>



Quartierflohmärkte 2019



Nordspitze Dreispitz, «M-Parc», städtebauliche Studie (Herzog & de Meuron, 2017)



Roche-Areal im Wettsteinquartier, Visualisierung der Bauprojekte bis 2024 (© F. Hoffmann-La Roche Ltd)



Vision Roche-Südareal, 2019 (© F. Hoffmann-La Roche Ltd)



Für den Zusammenhalt der Anwohner. Die Begegnungszone an der Bärenfelsenstrasse gehört zu einer der ersten in Basel. Foto Nicole Pont

Sehnsucht nach mehr Lebensqualität

Begegnungszonen sind gefragt – doch sie werden qualitativ unterschiedlich bespielt

Von Christian Fink

Basel. Den Ball nehmen und raus auf die Strasse – nein, so einfach wie in den Fünfzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts wird es nie mehr. Nicht mal in ländlichen Gegenden. Es sei denn, es handelt sich um einen von der Umwelt ziemlich abgeschnittenen Chrachen. Der Wunsch jedoch, genau dies zu tun – den Ball nehmen und rausgehen –, schlummert noch immer in uns. Bei den Erwachsenen, und bei Kindern sowieso. Manchmal reicht die Sehnsucht nach solch paradiesischen Verhältnissen bis ins Planungsamt an der Dufourstrasse. Dort hat man ein offenes Ohr für das Anliegen. Mehr noch, man unterstützt die Bittsteller. Mit dem Faltblatt «Uuse uff d Strooss!» werden Basler Bürgerinnen und Bürger darauf aufmerksam gemacht, was sie tun können, werden sie von besagter Sehnsucht ergriffen: nämlich abklären, ob sich die Strasse, in der sie leben, überhaupt als Begegnungszone eignet. So lautet die etwas unbeholfene Bezeichnung für den öffentlichen Raum, in dem einerseits der Verkehr zurückgedrängt, andererseits intensiver bespielt werden soll.

Steigerung der Lebensqualität

Als Begegnungszonen eignen sich vornehmlich kleine Quartiersträsschen, die sich in der 30er-Zone befinden, in denen es kaum Verkehr und schon gar keinen Durchgangsverkehr gibt, die ausserdem eben, das heisst nicht an einem Hang liegen. Trifft dies zu, so sollten, so die Empfehlung, von den Anwohnern möglichst viele Unterschriften gesammelt und dem Planungsamt samt Beschrieb abgegeben werden. «Mindestens ein Drittel der Anwohnerschaft sollte unterschreiben, um damit das öffentliche Interesse zu bekräftigen», so Katrin Unger vom Planungsamt. Danach klärt das Amt ab, ob sich das Strässchen tatsächlich als Begegnungszone eignet. Dass der Anstoss für eine Begegnungszone von «unten» angeregt werden soll und nicht von «oben» verordnet wird, ist eine gute Sache. Denn lange nicht alle wollen eine Begegnungszone. Aber viele. Die Verbesserung der Lebensqualität ist ein starkes Argument. «Mehr Wohnqualität im unmittelbaren Wohnumfeld, den Strassenraum als Spiel- und Aufenthaltsbereich für die Quartierbevölkerung erlebbar machen und Schulwege sicherer gestalten – dies sind die Ziele von Begegnungszonen in Wohngebieten.» So heisst es beim Planungsamt. Und deshalb gibt es in Basel heute bereits über neunzig Begegnungszonen.

«Die einzige bauliche Massnahme, die dabei vorgenommen wird, ist das Torelement», erläutert Unger, die Montage des Schildes, das die Begegnungszone ausweist. Ausserdem werden dreistreifige Bodenmarkierungen angebracht. Wie die Begegnungszone dann durch die Anwohner genutzt und belebt wird, ist völlig offen. Allen gemein, so Unger, «ist die Verkehrsberuhigung und der Fussgängervortritt». Je nach Anwohnerschaft «sind die Begegnungszonen unterschiedlich belebt». Klar ist: Die Verkehrsberuhigung schafft erst die Voraussetzung für ein allfälliges Engagement der Anwohner. Solches wird vom Kanton zwar nicht finanziell, zumindest aber ideell unterstützt.

Beispiel Bärenfelsenstrasse

Die Einrichtung einer Begegnungszone ist das eine. Ihr Leben einzuhauen, sie zu beseelen, das andere. Eine qualitativ ansprechende Begegnungszone erfordert grosses Engagement: Strassenfeste, Kindernachmittage, Treffpunkte – Bestrebungen, die den Begegnungszonen inhaltliche Reize zu verleihen. Das ist kein Selbstläufer. Gefragt sind Kreativität und die Lust nach freundschaftlichen Beziehungen. Auch das wollen nicht alle. Aber dort, wo dies der Fall ist, sind Begegnungszonen ein Gewinn. Am nachhaltigsten umgesetzt wurde die Idee Begegnungszone in der Bärenfelsenstrasse. Sie gehörte, nebst der Blauensteiner- und der Laufenstrasse, zu den ersten Begegnungszonen in Basel, Mitte der Siebzigerjahre geplant und umgesetzt. Damals hiess die Begegnungszone noch Wohnstrasse – eine ebenso unbeholfene Bezeichnung, denn gewohnt wird (fast) überall. In der Bärenfelsenstrasse wird von den Anwohnern für die Nachbarn nicht nur vieles veranstaltet. Die Strasse beherbergt seit Langem auch ein kleines Anwohnercafé, ein Zentrum, in dem die Wohnsträsser für sich und andere kochen.

Es ging damals, vor 41 Jahren, vor allem um eine Revitalisierung der Nachbarschaftsbeziehungen, nachdem zuvor viele gruselige Renditebauten zu einer hohen Wohndichte, häufigen Umzügen, letztlich auch zu Anonymität in den Quartieren beigetragen haben. Es ging – selbstverständlich – auch um die Beruhigung der Strassen in den Quartieren, die zunehmend unter Mehrverkehr litten. Damit einhergehend strebten die Initianten eine aktivere Nutzung des öffentlichen Raumes durch die Anwohner an. Gelegentlich war in diesem Zusammenhang von Spielstrassen die Rede – der Versuch also, die verlorenen Freiheiten in den

Quartiersträsschen für alle Generationen zurückzugewinnen. Zu einem besonderen Zusammenhalt der Anwohner führte der Kampf um die Liegenschaft an der Bärenfelsenstrasse 28, die ein stadtbekannter Spekulant vergammeln liess. Die Liegenschaft, auch heute noch ein eindrückliches Eckhaus, wurde gekauft und sanft saniert.

Struktureller Wandel

Es gibt jedoch auch Beispiele dafür, dass es lange nicht überall so toll läuft. Etwa in der Laufenstrasse. Die Begegnungszone befindet sich im oberen Abschnitt, zwischen der Dornacher- und Gundeldingerstrasse. Sie wurde damals vollständig umgebaut und fix möbliert. Gegen den entsprechenden Grossratsbeschluss wurde erfolglos das Referendum ergriffen. In der Laufenstrasse gibt es heute ein strukturelles Problem. Immer weniger Kinder nutzen die Begegnungszone. Kein Wunder, denn in der Begegnungszone wohnen immer weniger Kinder. Nachbarschaftliche Kontakte zu knüpfen in der Begegnungszone, ist jedoch gerade über die Anwesenheit von Kindern ein Leichtes. Der Grund für die rückläufige Zahl an Kindern hat mit dem Wohnangebot zu tun. Hier gibt es hauptsächlich Dreizimmerwohnungen. Früher reichte das für eine vierköpfige Familie. Heute zieht eine dreiköpfige Familie spätestens zu dem Zeitpunkt aus, wenn die Eltern ein zweites Kind erwarten. Für Alleinerziehende wiederum sind die Wohnungen in der Regel zu teuer. Deshalb gibt es immer mehr kinderlose Haushalte. Die Wohnungen sind häufig von älteren Paaren belegt, deren Kinder ausgeflogen sind. Oder sie werden von jüngeren Paaren gemietet, die noch keine Kinder haben. Dies bestätigen Brigitte und Beat Raz, die in der Begegnungszone leben.

Renditehaie fördern Unbehagen

Der strukturelle Wandel spiegelt sich auch im Verhalten der Erwachsenen: Die Möglichkeit, sich nachbarschaftlich füreinander zu interessieren, wird wenig genutzt. Vereinzelte Initiativen von Anwohnern bemühen sich zwar darum, den öffentlichen Raum zu bespielen. Das jedoch mit überschaubarem Erfolg. Dies bereitet einigen aktiven Anwohnerinnen und Anwohnern, welche die Idee der Begegnungszone inhaltlich erleben möchten, Unbehagen. Zumal diese Entwicklung zusätzlich durch Hausverkäufe verschärft wird. Eine Handänderung alleine wäre nicht weiter dramatisch. Sehen die neuen Besitzer in einer Liegenschaft jedoch

vor allem ein Renditeprojekt, so beeinträchtigt dies das Zusammenleben. Beispielhaft hierfür ist das Haus Laufenstrasse 82, für das sich verbieglich auch Anwohner interessiert hatten. Der Alteigentümer verkaufte die Liegenschaft jedoch an die Mereas Immobilien Basel GmbH. Deren Absicht scheint es zu sein, die einzelnen Wohnungen teuer zu sanieren, um diese dann zu einem gepfefferten Preis als Stockwerkeigentum zu verkaufen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Mieter, die ausziehen, nicht mehr ersetzt. An ihrer Stelle gibt es jetzt Airbnb-Angebote. Das bringt so richtig Schwung in die Bude. Vor allem, wenn mehrere Wohnungen im Haus auf diese Weise genutzt werden. Das kann den verbliebenen Mietern nicht gefallen. Sie haben die ständigen Turbulenzen satt und kündigen sukzessive. Für den neuen Vermieter ist das eine prima Sache: Mit Airbnb finanziert er die leer stehenden Wohnungen. Er ist deshalb nicht sonderlich auf eine schnelle Abwicklung seiner Sanierungsstrategie angewiesen. Basel Tourismus richtet hierfür den Schlüsselservice aus, sodass die kurzzeitigen Gäste in ihren Airbnb-Unterkünften nicht vor verschlossenen Türen stehen. Dies ermöglicht es dem Besitzer, ohne speziellen Druck auf die verbliebenen Mieter vorzugehen. Die durch Airbnb aufgewühlte Wohnsituation bereitet genügend Druck ganz von selbst.

Gentrifizierung im Quartier

Das alles ist den kantonalen Bestrebungen für eine intensivere Nutzung der Begegnungszone durch die Anwohner und für die Stärkung des sozialen Zusammenhalts nicht dienlich. Im Gegenteil. Werden nach Auszug aller Mieter die einzelnen Wohnungen saniert, so sind diese anschliessend im Verkauf so teuer, dass sie sich eine Familie mit Kindern kaum mehr leisten kann. «Ein beunruhigende Entwicklung», so Anwohnerin Julia Bobert. Begegnungszonen sind attraktiv und deshalb nachgefragt bei Investoren auf der Suche nach Investitionsflächen. Sie werden, wie das Beispiel in der Laufenstrasse zeigt, «im Sinne einer Gentrifizierung aufgewertet». Das Nachsehen haben die Anwohner, die sich innerhalb der Begegnungszone engagieren. In der Laufenstrasse drohen die Bemühungen um eine lebhaftere Begegnungszone mit der aktuellen Entwicklung wegzubrechen. Was übrig bleibt, ist nicht sinnstiftendes Zusammenleben, sondern ein verkehrsberuhigtes Strässchen. Also die Grundausstattung einer Begegnungszone. Nicht mehr. Aber auch nicht weniger.



Als Präsident des Stadtteilsekretariats Kleinbasel hat Urs Jörg derzeit keinen einfachen Job.

NICOLE NARS-ZIMMER

Dicke Luft im Kleinbasel

Stadtteilsekretariat Nach Austritten gehen Delegierte mittlerweile aufeinander los – bis zum Antrag auf Ausschluss.

VON DANIEL BALLMER

Als hätte Präsident Urs Jörg nicht schon Ärger genug. Sein Stadtteilsekretariat (STS) Kleinbasel kommt derzeit nicht aus den Querelen heraus. Erst Ende Februar hatten FDP und LDP angekündigt, möglichst rasch austreten zu wollen. Ihre Vertretungen fühlten sich, «konfrontiert mit einer geballten linken Allianz, immer mehr in die Rolle des bürgerlichen Feigenblatts gedrängt», schrieben die beiden Parteien in einer gemeinsamen Mitteilung (die bz berichtete). Mit dem Austritt wollen sie signalisieren, dass das Stadtteilsekretariat «keine neutrale Rolle spielt, sondern eine klare politische Agenda verfolgt».

Auch ansonsten hagelte es intern Kritik. Das STS brauche es gar nicht, meinte Hans-Peter Ebnetter vom Neutralen Quartierverein Oberes Kleinbasel, kurz bevor der Grosse Rat eine Streichung abgelehnt hatte. In den vergangenen Jahren habe es das STS Kleinbasel verpasst, auf Kritik einzugehen und einen Kurs-

wechsel vorzunehmen. In seiner jetzigen Form und seiner verwaltungsfreundlichen Art brauche es das Angebot nicht, erklärte Ebnetter im Interview mit der Onlineplattform «Prime News». Als subventionierte Instanz sei das Stadtteilsekretariat viel zu nahe an der Verwaltung. Priorität sollten doch aber die Interessen der Quartiere haben.

«Gegen Vereinsinteresse»

Diese Kritik ist bei Thomas Mächler ganz schlecht angekommen, womit sich der Streit innerhalb des Stadtteilsekretariats ausweitete. In einem Schreiben an den Vorstand des STS Kleinbasel beantragt der Präsident des Komitees

«Hans-Peter Ebnetter ist als Delegierter den anderen Delegierten nicht mehr zumutbar.»

Thomas Mächler
Komitee-Präsident «Heb Sorg zum Glibasel»

«Heb Sorg zum Glibasel», den Quartierverein auszuschliessen. Ebnetter habe «eine Breitseite gegen das Stadtteilsekretariat» abgefeuert. Einzelne Aussagen würden «in schwerwiegender Weise den Interessen und dem Zweck des Vereins Stadtteilsekretariat Kleinbasel zuwider-

handeln». So sei Ebnetter als Delegierter den anderen Delegierten nicht mehr zumutbar, findet Mächler. Deshalb gehöre der Quartierverein ausgeschlossen. Einzig, wenn sich der Vereinsvorstand vom Interview distanziert und Ebnetter als Delegierten ersetzt, will Mächler den Antrag zurückziehen.

Mit seinem Antrag aber giesst Mächler nur noch mehr Öl ins Feuer. Mächler habe ein «seltsames Demokratie-Verständnis: Wer nicht meiner Meinung ist und Missstände aufdeckt, gehört weggemobbt», kommentiert LDP-Grossrat André Auderset via Facebook. «Dies für alle, die sich noch wundern, warum FDP und LDP Kleinbasel sich nicht mehr im STS mit solchen Leuten herumschlagen wollen.»

Das sieht der gescholtene Ebnetter ganz genauso: «Wenn man nicht seiner Meinung ist, holt Mächler rasch zum Rundumschlag aus. Das entspricht einer DDR-Gesprächskultur.» Der Quartierverein Oberes Kleinbasel aber stehe klar hinter ihm, betont dessen Präsident. «Ich finde Mächlers Vorgehen eher erheiternd. Er disqualifiziert sich selber.»

Dem Kleinbasler STS-Präsidenten Urs Jörg ist die ganze Angelegenheit merklich unangenehm. Der Vorstand hat sich jedoch klar positioniert. In seiner Einladung zur nächsten Delegiertenver-

sammlung von Ende Monat distanziert er sich von dem Antrag. «Für uns gibt es keinen Grund für einen Ausschluss», sagt Jörg. Es sei am Vorstand, den Delegierten einen solchen Antrag zu stellen,

«Ist man nicht seiner Meinung, holt Mächler rasch zum Rundumschlag aus.»

Hans-Peter Ebnetter Präsident Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel

«das machen wir aber nicht». Vielmehr bitte der Vorstand Mächler, den Antrag zurückzuziehen. Allerdings: Die Versammlung kann auch von sich aus einen Ausschluss beschliessen.

Ebnetter und sein Quartierverein warten nun ab. Der Präsident jedenfalls bleibt bei seiner Kritik. Das STS funktioniert derzeit nicht als «Türöffner», sondern sei vielmehr ein «verlängerter Arm der Verwaltung». Immerhin aber habe der Vorstand erkannt, dass nicht alles zum Besten stehe. Eine Arbeitsgruppe soll nun die Missstände unter die Lupe nehmen. Wenn sich nichts ändere, behalte sich der Quartierverein weitere Schritte vor. «Ein Ausschluss durch die Delegiertenversammlung würde uns also zumindest einen möglichen schweren Schritt abnehmen», sagt Ebnetter.

Basel Stadt Land Region

«Ein erheblicher Teil der Wohnungen wird im preisgünstigen Segment liegen»

Bauprojekt Basel und die SBB planen am Güterbahnhof Wolf ein neues Quartier. SBB-Chef Andreas Meyer verspricht, die Mietpreise würden vernünftig. Bis 2024 die Bagger kommen, tüfteln Firmen auf dem Areal in einem «Smart City Lab» Mobilitätsideen aus.

Martin Furrer

Das Areal des Güterbahnhofs Wolf zwischen Zeughaus und Grosspeterstrasse ist eine unwirtliche Gegend: Lastwagen donnern zur Autobahn, vorbei an Werkhallen und Gleisanlagen. Bald wird hier neues Leben blühen. Andreas Meyer, CEO der SBB, und Benedikt Würth, Präsident der Konferenz der Kantonsregierungen, haben am Mittwoch mit der Basler Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann in einer Lagerhalle das «Smart City Lab Basel» eingeweiht. Es ist eine Art riesiger Loft, wo Unternehmen von den IWB bis zur Kurierzentrale GmbH an Lösungen für Mobilitäts- und Logistikprojekte tüfteln. Es gebe keine Türen, «damit die Ideen frei zirkulieren können», sagt Meyer. Das Labor steht bis 2024. Dann ziehen die Stadt Basel und die SBB das neue Wolf-Quartier hoch.

Herr Würth, die erste Frage geht an Sie als Präsidenten der Konferenz der Kantonsregierungen: Das Smart-City-Laboratorium auf dem Güterbahnhof Wolf soll ein Leuchtturm sein, der von Basel in die Schweiz ausstrahlt. Was ist an diesem Projekt so bedeutungsvoll?

Aus Sicht der Kantone, für die ich hier spreche, ist das Smart City Lab ein Schulbeispiel für die Kooperation zwischen den SBB, den Städten und den Kantonen.

Die SBB werben mit Schlagworten wie «Innovation», «Vernetzung» oder «Smart Mobility» für das Projekt. Welchen Nutzen hat der Bürger konkret? Schlagworte? Das sagen Sie! Innovativ ist etwas, wenn der Markt hurra ruft, wenn also eine neue Dienstleistung gefragt ist. Die Märkte der Zukunft werden mit



Andreas Meyer, SBB-CEO (l.), und Benedikt Würth, Präsident der Konferenz der Kantonsregierungen. Foto: Florian Bärtschiger

der Digitalisierung immer vernetzter. Die Vernetzung verschiedener Start-ups hier auf dem Wolf halte ich für eine ausgezeichnete Sache.

Wieso ist gerade Basel für das Smart-City-Projekt interessant? Speziell am Basler Projekt ist, dass man eine Fläche an einer sehr guten städtischen Lage nutzt, um Firmen Gelegenheit zu geben, sich zu vernetzen. Basel ist mit seiner Pharma-Industrie bereits ein Innovationstreiber, und es ist positiv, dass die SBB bei der Erneuerung strategischer Areale einen wichtigen Beitrag leisten.

Herr Meyer, als CEO der SBB werden Sie von Bahnkunden vielleicht gefragt werden: Warum engagieren sich die SBB für ein so futuristisch anmutendes, abgehoben wirkendes Projekt?

Von Abgehobenheit kann keine Rede sein. Hier entsteht ein Labor, in dem Ideen zum Wohnen,

Arbeiten, Leben, zu Mobilität, Logistik oder Energieversorgung entwickelt, ausgetauscht und vorangetrieben werden. Jeder Bürger, jede Bürgerin wird letztlich davon profitieren. Was in diesem Labor entsteht, soll im künftigen Leben im neuen Basler Stadtquartier Auf dem Wolf, aber auch andernorts in der Schweiz Nutzen für die Menschen bringen.

Welchen Nutzen sehen Sie zum Beispiel?

Hier wird unter anderem ein 3-D-Modell des künftigen Stadtquartiers entwickelt, an dem sich die konkreten Auswirkungen der Bauten und die Bedürfnisse der Bewohner besser eruieren lassen als mit Plänen aus Papier, wie man sie bisher verwendet hat. Es wird schneller gebaut werden, und man wird die Fehlerrate verringern können. Das ist ein Plus an Lebensqualität, aber auch an Effizienz, die sich dann für den Steuerzahler positiv bemerkbar macht.

Eine der Firmen, die im Smart-City-Lab arbeitet, untersucht, wie Güter künftig effizienter zwischen 15 Städten in der Schweiz hin und her transportiert werden können. Konkurrenzieren sich die SBB damit nicht selber? Der Transport von Gütern und Menschen ist ja immerhin der Kernauftrag der SBB.

Dieses Konkurrenzdenken ist von gestern. Früher spielte man die Strasse gegen die Schiene aus. Heute schaut man, wie man unterschiedliche Mobilitätsträger kombinieren kann, wenn es gilt, Menschen oder Waren von einem Ort zum anderen zu transportieren. Es macht keinen Sinn, jedes Haus an eine Schiene anzuschliessen. Wenn es uns gelingt, in der Logistik die letzte Meile zu überwinden, zum Beispiel mit selbstfahrenden Fahrzeugen, profitieren alle davon.

Die SBB sind nach der Armee die zweitgrösste Immobilienbesitzerin in der Schweiz. Immobiliengeschäfte widersprechen jedoch dem Kernauftrag der SBB, optimale Transportleistungen zu erbringen. Das stimmt nicht. Die Transportleistung der SBB hört nicht am Perron auf. Sie endet erst dort, wo wir uns mit anderen Mobilitätsträgern vernetzen. Das sieht man schön am Centralbahnplatz: Ohne Tram und Bus vor dem Bahnhof wäre die Bahn nicht viel wert.

Die SBB besitzen aber auch Tausende von Wohnimmobilien. Da stellt sich die Frage: Muss das sein?

Mobilitätshubs wie zum Beispiel Bahnhöfe entwickeln sich für Menschen immer mehr zu Lebenszentren. Denken Sie an das Meret-Oppenheim-Hochhaus: Es ist hervorragend angebunden an

sämtliche Verkehrsmittel, ob Bahn, Tram oder Auto. Von diesem Standort im Gundeli aus ist man heute in praktisch derselben Zeit in Olten, die ich als junger Mann früher brauchte, um von meinem damaligen Wohnort Birsfelden an die Uni am Petersplatz zu gelangen. Solche Standorte sind attraktiv für Arztzentren, Schulen, aber auch für Private, die dort wohnen wollen. Es macht Sinn, dass die SBB freigebliebene Bahnareale zum Wohle aller umnutzen.

Die Diversifizierung vom Bahnunternehmen zum Immobilienverwalter birgt auch Risiken für die Bahn als Regiebetrieb des Bundes, also letztlich auch für den Steuerzahler. Nein, ein Risiko sehe ich nicht. Ich bin stolz darauf, dass ich dem SBB-Verwaltungsrat vor über zehn Jahren vorgeschlagen habe, eine Division Immobilien zu gründen. Dass wir uns auf dem Wolf-Areal engagieren, bringt auch der Stadt Basel grossen Nutzen. Das Wolf-Areal ist das grösste zusammenhängende Entwicklungsgebiet in der gesamten Schweiz, eine Fläche von 160 000 Quadratmetern, das entspricht mehr als 22 Fussballfeldern. Anders als an der Europaallee in Zürich entstehen hier nicht nur Büros und Wohnungen, sondern zusätzlich auch Arbeitsplätze für das Gewerbe und die Logistik. In den nächsten zehn Jahren werden hier rund eine Milliarde Franken investiert. Von der rentierenden Division Immobilien profitieren auch die Bahnkunden, die Billettpreise wären sonst höher.

Ist das eine Drohung?

Nein, überhaupt nicht. Es ist unsere Strategie, Lebensqualität zu bezahlbaren Preisen zu schaffen. Über Arealentwicklungen

wie auf dem Bahnhof Wolf können wir Zusatzkosten, wie sie etwa bei der Sanierung der SBB-Pensionskasse anfielen, gut abfangen.

Der Basler Gewerbeverband hat kritisiert, beim Projekt Volta Nord seien die SBB als ultimativ fordernder Partner aufgetreten. Die SBB hatten gedroht, das Gelände zehn Jahre lang als Brache unbenutzt zu lassen, wenn das Volk der Überbauung nicht zustimme. Missbrauchen die SBB ihre Macht?

Die SBB waren nicht allein auf weiter Flur mit ihrem Überbauungskonzept, im Gegenteil. Wir suchten das Gespräch mit allen Interessenvertretern. Der Gewerbeverband konnte sich damals mit unserem Konzept nicht anfreunden. Was wir hier auf dem Wolf tun, ist sinnbildlich: Wir involvieren bereits in einer sehr frühen Planungsphase alle Beteiligten in einem partizipativen Prozess, in dem die Regierung, die Verwaltung, aber auch die betroffenen Bürger ihre Inputs geben können.

In Basel wurden rigide Wohnbau-Initiativen angenommen; eine fordert ein Recht auf günstiges Wohnen. Wohnraum in SBB-Immobilien ist aber eher teuer. Wird Ihnen die Politik einen Strich durch die Rechnung machen?

Nein. Aber an einer derart zentralen Lage wie etwa der Güterstrasse, wo das Meret-Oppenheim-Hochhaus steht, wären preisgünstige Wohnungen der falsche Ansatz.

Und wie wird es punkto Mieten dereinst auf dem Wolf-Areal aussehen?

Hier wird ein erheblicher Anteil der Wohnungen im preisgünstigen Segment liegen.

Bildung

Virtuelle Zeitreise dank Augmented Reality

Wissen Die App GoFind! der Universität Basel eröffnet neue Möglichkeiten für Stadtrundgänge. Die Idee ist bestechend, bis zur Marktreife sind aber noch einige Hürden zu nehmen.

David Herrmann

Wer heute vom Barfüsserplatz in Richtung Hauptpost schaut, sieht die Trams die Falknerstrasse runterfahren. Früher floss hier der Birsig. Mitten durch Basel. Heute ist er zugedeckt. Wie alle Städte birgt auch Basel einen reichen Schatz solcher überraschenden Veränderungen. Die App «GoFind!» hilft, diese Schätze wiederzufinden. Informatikstudent Loris Sauter von der Universität Basel fragte sich für seine Bachelor-Arbeit, wie man archivarische Fotos und Bilder für eine breitere Öffentlichkeit zugänglich machen und in Wert setzen kann. «GoFind!» ist seine Lösung: Dank «Augmented Reality» werden auf dem Handydisplay längst verschwundene Stadtansichten wieder sichtbar.

«Ich dachte vor allem an Touristen und kunst- und architekturhistorisch Interessierte, als ich mich an die Arbeit machte», erklärt der Student sein Vorgehen. Mit einem Video demonstriert er die Funktion der App. «Wir stehen hier auf dem Barfüsserplatz vor dem Trambahaus und blicken auf das Display unseres Handys. Bewege ich diesen Slider nach links, wird eine historische Aufnahme des Häuschens aus dem frühen 20. Jahrhundert sichtbar.» Der Blick in die Vergangenheit fasziniert. Und die App kann noch mehr. Wer mit der App zum Beispiel ein Foto des Spalentors macht, bekommt alle Basler Stadttore auf einer Karte angezeigt. Oder wer steinerne Wasserspeier mag, fotografiert diese und spaziert zu den Orten in der Stadt, wo es noch mehr von ihnen zu sehen gibt. Immer, wenn es einen Wasserspeier auf der Route hat, wird



Blick in die Vergangenheit: Mit standortbezogenen Abfragen bringt die GoFind!-App historische Aufnahmen auf mobile Geräte. Foto: Oliver Hochstrasser/Universität Basel

der Nutzer benachrichtigt. So kann er einen Stadtrundgang nach seinen Interessen gestalten.

Marktreife kommt

Momentan läuft die Anwendung nur probeweise und zu Studienzwecken. Bis zur Marktreife sind noch einige Schritte zu gehen. «Zunächst benötigt GoFind! eine Organisation, welche die Server für die Suche betreibt, denn nicht alles läuft auf dem Handy. Und fast noch wichtiger: Wir müssen die Bildrechte klären und Lösungen finden, wie wir kostengünstig Zugang zu den Archiven erhalten», sagt Student Sauter. GoFind! basiert auf der preisgekrönten Multimedia-Suchma-

schine Vitivr der Universität Basel. Die Forschungsgruppe um Professor Heiko Schuldt beschäftigt sich am Departement Mathematik und Informatik unter anderem mit multimedialer Informationssuche. Im Rahmen dieser Forschung hat Postdoc Luca Rossetto die Open-Source-Technologie Vitivr massgeblich mitentwickelt. Wer schon mal bei Google oder einer anderen Suchmaschine nach einem Bild gesucht hat, weiss, wie frustrierend das sein kann: Die Suchresultate sind falsch oder nicht relevant. Auch die Suchfunktionen sind stark eingeschränkt: So lassen sich keine abstrakten Bildmotive suchen oder Fotos mit einer be-

stimmten Farbstimmung oder Bildaufbau. Das liegt an der Funktionsweise der gängigen Suchmaschinen: Für die Bildersuche verwenden diese hauptsächlich die Informationen aus den Bildbeschreibungen. Deshalb ist die Qualität der Suchergebnisse abhängig von der Qualität der hinterlegten Bildinformationen. Diese sind oft ungenau, was dazu führt, dass die Ergebnisse häufig unbefriedigend sind.

In Einzelteile zerlegt

Für Vitivr wählte Rossetto einen anderen Weg: «Vereinfacht gesagt setzen sich Bilder aus Farben und Formen zusammen. Mit Vitivr zerlegen wir das Bild in

seine Einzelteile, wandeln diese Teile in einen «Feature Vector» um und erstellen einen Zahlencode, der dem Bild zugeordnet wird», erklärt der Postdoc seine Technologie. Weitere Informationsquellen, die dem Bild zugeordnet werden, seien Datum, Zeit und GPS-Daten vom Ort der Aufnahme.

GoFind! zeigt, was mit dieser Technologie möglich ist. Sauter indexierte für seine Arbeit mithilfe von Vitivr zunächst circa 100 Bilder aus verschiedenen Quellen und beschrieb sie mit dem Zahlencode. «Wenn jemand nach einem Stadttor sucht», erklärt Rossetto, «wird der Code dieses Bildes mit den Codes aller anderen Bilder verglichen. Je geringer der Unterschied zwischen den Zahlen, desto ähnlicher ist das Bild.» Je mehr Bilder für GoFind! zur Verfügung gestellt werden, umso mehr Suchanfragen kann das System unterstützen und umso besser werden auch die Suchergebnisse.

Ausser bei Fotos funktioniert die Vitivr-Technologie auch bei Video- und Audio-Dateien. Das ermöglicht komplett neue Arten der Multimedia-Suche. Entwickler Rossetto zeigt das Bild eines Vogels auf einem Baum aus einem Zeichentrickfilm. «Dieses Bild kann man auf ganz verschiedene Arten finden. Zum Beispiel indem man Vitivr mit einer Handskizze oder einem Beispielbild füttert. Oder ich kann auch das Bildkonzept beschreiben.» Mit diesen Informationen findet die Suchmaschine das Bild. Jedes Jahr findet ein Wettbewerb für Multimedia-Suchmaschinen statt: der Video Browser Showdown. Alle Teilnehmer erhalten 1000 Stunden Videomaterial und müssen diese so analysieren,

dass sie drei verschiedene Aufgaben lösen können. Erstens: einen 20-sekündigen Ausschnitt wiederfinden. Zweitens: einen Ausschnitt aufgrund eines Beschreibungstextes wiederfinden. Und drittens: möglichst viele Aufnahmesequenzen finden, die einem bestimmten Konzept entsprechen, also zum Beispiel «Musiker, die im Freien spielen». Vitivr hat diesen Wettbewerb 2017 und 2019 gewonnen.

Ausgezeichnete Technik

Über diese Auszeichnung freuen sich die Entwickler genauso, wie wenn ihre Technologie in der Praxis zur Anwendung kommt. Die Arbeiten an GoFind! ruhen derzeit. Spätestens im Sommer sollen aber neue Funktionen dazukommen, sodass die Vitivr-Technologie auch in weiteren Fällen zum Einsatz kommen kann. Zum Beispiel die Transformation des Kleinbasler Hafens im Klybeck zu einem neuen Stadtquartier.

So könnte die historische und die zukünftige Entwicklung direkt vor Ort sichtbar und erlebbar gemacht werden. Oder das Jubiläum eines Gebäudes wie aktuell das Münster, das dieses Jahr sein 1000-Jahr-Jubiläum feiert. Mit GoFind! liesse sich eindrucksvoll zeigen, wie sich das Basler Wahrzeichen in seiner Geschichte verwandelt hat. Die Forschungsgruppe arbeitet daran, GoFind! für solche neuen Anwendungen zu erweitern. Vielleicht wird sich dann das Fenster zur Vergangenheit schon bald für eine grössere Öffentlichkeit öffnen.

Dieser Artikel entstand in Zusammenarbeit mit der Universität Basel.

Leben und Lesen im St. Johann

Tilo Richter

Stiftung Habitat baut Familienhaus und Bibliothek.

Drei Schulklassen unter einem Dach – das klingt nach Dorfschule, ist aber eine Bestandsaufnahme im neuen Familienwohnhaus der Stiftung Habitat im St. Johann: Am Lothringerplatz konnten 17 Familien mit insgesamt siebzig Kindern und Jugendlichen ihre Wohnungen beziehen – zu attraktiven Konditionen.

Mit dem Familienwohnhaus will die Stiftung, die sich seit über 20 Jahren für bezahlbare Mieten und eine wohnliche Stadt engagiert, einerseits dem Unterangebot an grossen Wohnungen entgegenwirken, andererseits hat sich die Habitat bei diesem Gebäude für eine Objektförderung entschieden. Das heisst, die 5,5- und 6,5-Zimmer-Wohnungen mit 123 bis 150 Quadratmetern Fläche werden deutlich unter Marktpreisen vermietet, um Familien mit drei oder mehr Kindern angemessen grossen und gleichzeitig bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Neben den 17 Wohnungen, die sich auf drei Regelgeschosse und zwei Maisonette-Etagen unterm Dach verteilen, gibt es drei «Jokerzimmer», die einzelnen Wohnungen zugeschlagen werden können, etwa für generationenübergreifendes Wohnen – ein Konzept, das sich bereits auf der Erlent matt bewährt hat. Im Parterre befindet sich ein Gemeinschaftsraum, und der Innenhof ist auch von den benachbarten Hinterhöfen aus zugänglich.

Sozial- und quartierverträglich.

Für den kantonalen Boden hat die Stiftung Habitat das Baurecht erworben. Den Entwurf für den markanten Eckbau an Lothringer- und Hüningerstrasse lieferte das erfahrene Atelier 5. Das Berner Büro engagiert sich seit Jahrzehnten für innovative und sozial verträgliche Wohnkonzepte. Besonders Augenmerk seiner Arbeit liegt auf dem sensiblen Ausloten der Beziehungen zwischen privaten Innen- und gemeinschaftlichen Aussenräumen. Und auch energetisch entspricht das Haus hohen Standards: Eine Fotovoltaikanlage versorgt es günstig mit Strom im Eigenverbrauch; geheizt wird der Hybridbau, dessen Fassaden als Holzelementbau ausgeführt sind, mit Fernwärme.

Parterre und Untergeschoss des Neubaus werden noch ausgebaut, bevor dort im kommenden August die «Bibliothek St. Johann Jukibu» einziehen wird – eine Kooperation der Interkulturellen Bibliothek für Kinder und Jugendliche mit der GGG-Stadtbibliothek. Finanziert wird die Quartiersbibliothek vom Kanton und verschiedenen Stiftungen. Das wachsende, aber mit kulturellen Angeboten nicht gerade verwöhnte St. Johann erhält damit einen Begegnungsort, der vor allem im Zuge der Transformation des Lysbüchel-Areals in den nächsten Jahren Wirkung entfalten wird: in der Leseförderung und in der Quartierentwicklung.

Eröffnung Bibliothek: Do 15.8., 17 h, Lothringerplatz 1. Weitere Infos: www.stiftung-habitat.ch, www.jukibu.ch

Neues Wohnhaus für kinderreiche Familien im St. Johann, Foto: Tilo Richter



BAU & KUNST

Dagmar Brunner

Rundgänge und Ausstellungen.

Mit grossem Erfolg wurde im letzten Jahr die Veranstaltung «Open House Basel» durchgeführt, bei der rund 70 Gebäude, Räume und Objekte frei besichtigt werden konnten und Architektur-Fachleute Auskünfte gaben. Bei der zweiten Ausgabe kommen weitere Hotspots aus Basel und dem nahen Ausland hinzu. Die Liste der über 80 Bauten (darunter auch historische und private, die sonst nicht zugänglich sind) zeigt, wieviel neue, spannende und preisgekrönte Architektur in Basel und Umgebung steht. Besucht werden können z.B. Hotel Nomad, Maison Davidoff, Neues Marthastift, Haus Thommy, Aktienmühle, St. Jakobshalle, Jazzcampus, Bollag Atelierhaus, zudem (per Shuttlebus) zwei Privathäuser in Muttens. –

Das Schweizer Fachtreffen für Szenografie und Kommunikation, «Helga», findet in den Jahren 2018 bis 2020 in Basel statt. Die diesjährige Ausgabe stellt unter dem Titel «Ausser Haus» das Thema «Szenografie im öffentlichen Raum» zur Diskussion. Dabei geht es um die Qualität, Funktion, Nutzung und Gestaltung urbaner Räume. Diese werden heute stärker und vielfältiger beansprucht als früher, Faktoren wie Partizipation, Interaktion und Storytelling werden immer wichtiger. Zusammen mit anderen Disziplinen wie Architektur, Städteplanung, Kunst und Theater sollen Ideen debattiert, Projekte vorgestellt und gefördert werden. –

Zum 100-Jahr-Jubiläum des Basler Kunstkreises bietet ein Volkshochschulkurs sechs Skulpturen-Rundgänge in Basel an, konzipiert von Andreas Chiquet. Jeder beginnt an einem Klassiker der Bildhauerkunst und widmet sich einem bestimmten Aspekt. Inputs von Architektur- und Kunstschaaffenden ergänzen die Führungen. –

Über der Umfahrung A22 zwischen Liestal und Füllinsdorf bauen KünstlerInnen aus der Region eine zwei Kilometer lange Freilicht-Ausstellung auf. Die 18 zum Teil markanten Werke – Installationen und Skulpturen – zeigen auf Einladung von Kulturprojekte Schaertlin Thommen ihre Auseinandersetzung mit dem Thema «Visionen 19». Der Fussweg wird für ein Jahr zu einem Skulpturenweg, zudem sind Veranstaltungen geplant.

2. Open House Basel: Sa 11./So 12.5., div. Orte. Reservation ab Anfang Mai, www.openhouse-basel.org

8. «Helga»: Fr 10.5., 14–21 h, Campus der Künste, Freilagerplatz 1 und 3, Münchenstein, www.helga-basel.ch

«Kunst in der Stadt. Hingucker und Zwischenräume». Sechs Skulpturen-Rundgänge durch Basel: VHS-Kurs K 160 1021–1026, www.vhsbb.ch

«Visionen 19. Skulpturenweg: Sa 11.5., 16.30 (Vernissage), bis 2020, www.visionen19.ch

Ausserdem: Architekturreise nach Mailand: Fr 24. bis So 26.5., www.architekturdialoge.ch

58. Int. Kunstausstellung «La Biennale di Venezia»: Sa 11.5. bis So 24.11., www.biennials.ch

Basel Stadt Land Region

Die Wiederkehr der Turmsiedlung

Grossüberbauung Nach gut vier Jahren wird das umstrittene Projekt «Basel-Ost» wieder zum Thema. Es geht um Hochhäuser und die Verlegung der Grenzacherstrasse – und um gefährdete Tierarten.

Mischa Hauswirth

Der Frust war nach der verlorenen Abstimmung im September 2014 bei Regierung und Stadtentwicklung enorm. Schon damals kündigten Verantwortliche wie Alt-Regierungsrat Guy Morin (Grüne) und Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) an, das Vorhaben möglichst rasch wieder auf die politische Agenda zu setzen. Das ist nun geschehen. Die Motion der SP-Grossräte Christian von Wartburg und Sebastian Kölliker verlangt, die Kurve der Grenzacherstrasse beim Rankhof «wegzumachen» und das Gebiet bis zur Grenze wieder als Stadtranderweiterung zu etablieren sprich zu bebauen. Pikant: Die Regierung bittet den Grossen Rat, ihr die Motion zu überweisen, damit sie diese Planung in Angriff nehmen kann.

Von Wartburg und Kölliker beschreiben ihr Projekt so: «Mit der Begradigung und der Verlegung der Grenzacherstrasse an den Bahndamm könnte in einem Gebiet in unmittelbarer Nähe zu den zahlreichen noch entstehenden Arbeitsplätzen attraktivster Wohn- und Lebensraum gewonnen werden.» Die Regierung soll «innerhalb von zwei Jahren im Osten eine radikale und auf allen Ebenen neue Entwicklungsplanung» für das Rheinufer zwischen der Schwarzwaldbrücke und der Landesgrenze an die Hand nehmen.

Gefährdete Tiere

Dabei berufen sich die SP-Vertreter auf eine in den 1980er-Jahren entwickelte Idee des Künstlers Remy Zaugg und der Türmebauer Jacques Herzog und Pierre de Meuron für Basel als trinationale metropolitane Agglomeration. «Die Entfernung des Ranks am Rankhof für die Schaffung neuen Wohnraums hat zudem durch die vielen neuen Arbeitsplätze, welche vom Unternehmen F. Hoffmann-La-Roche in unmittelbarer Nähe geschaffen wurden und werden, wieder enorm an Aktualität gewonnen.»

Die Argumente sind nicht neu. Bereits im Vorfeld der Stadtranderweiterungsabstimmung wurde der Anspruch der Roche an Wohnraum in unmittelbarer



So hätte das Projekt aussehen können, wenn das Stimmvolk die Stadtranderweiterung Ost angenommen hätte. Visualisierung: Diener Architekten

Nähe zum Hauptsitz laut. Grund waren die Ausbaupläne des Pharmaunternehmens und die Absicht, bis zu 3000 zusätzliche Mitarbeiter an den Hauptsitz zu holen.

Was eine Überbauung in diesem Gebiet bedeuten würde, zeigt das ehemalige Projekt: Zwölf bis zu 75 Meter in den Himmel ragende Hochhäuser waren geplant, der Rankhof, die Landauersiedlung sowie ein Teil der Schrebergärten wären überbaut worden. Die Mehrheit der Grünen stellte sich 2014 gegen diese Überbauung.

Die Natur in diesem Gebiet ist von enormer Bedeutung für die Artenvielfalt in der und rund um die Stadt. Entlang des Rheinbords ist ein Grünstreifen, der unter Schutz steht und der für den genetischen Austausch der in Basel lebenden Pflanzen und Tiere unerlässlich ist. Sogenannte Grünkorridore verbinden den Rhein mit den Langen Erlen und den Wald bei Riehen mit Basel-Ost. Was heute noch Heimat von gefährdeten Arten wie dem Gartenrotschwanz, der Geburts-

helferkröte und der Schlingnatter ist, würde verschwinden, argumentierten 2014 die Gegner dieser Überbauung.

Doch im Nein-Lager gab es noch weitere Argumente gegen die Turmsiedlung am Rhein. Würde im Rankhofgebiet gebaut, sagte etwa der Riehener SVP-Politiker und Umweltschützer Peter A. Vogt, würden 2000 Personen zusätzlich in diesem Gebiet leben. Das würde neue Lösungen bezüglich Infrastruktur wie Schulen nach sich ziehen, und auch das Strassennetz in der nahen Umgebung ist nicht darauf ausgelegt. Heute schon ist die Grenzacherstrasse stark befahren und befindet sich fast täglich an der Grenze zu einem Verkehrskollaps.

Genug Entwicklungsflächen

Bereits im Mai 2015 hat das Nein-Komitee festgehalten, dass das Projekt von der Regierung oder der linken Stadtplanung nahestehenden Politikern wieder neu aufgelegt werden könnte. Damals wie heute ist klar: «Wir werden uns gegen solche Projekte

zur Wehr setzen», sagt Grossrat Thomas Grossenbacher von den Grünen. «Angesichts der Ablehnung einer Überbauung in Basel-Ost und der Tatsache, dass Basel-Stadt mit 113,1 Hektaren Entwicklungsflächen für zusätzlichen Wohnraum zur Verfügung stehen – einer Situation, die in der Schweiz wohl ihresgleichen sucht –, sind diese Vorstösse und die positive Aufnahme der Regierung nicht nachvollziehbar.»

Mit den sechs Arealen Lysbüchel, Klybeck, Hafen, Walkeweg und dem grössten Entwicklungsgebiet in der Schweiz, dem Wolf-Areal, stehe ein Potenzial für mindestens 20 000 zusätzliche Einwohner zur Verfügung, sagt Grossenbacher; das entspreche der Grösse von Riehen. «Wie in der Abstimmung gefordert, müssen zuerst diese riesigen Areale vorwärtsgetrieben und entwickelt werden, bevor der immer kleiner werdende Grünraum in unserer Stadt zusätzlich überbaut wird.»

Von «Widerstand» spricht auch die SVP. «Wir werden in Riehen und in Basel mobilisie-

ren», sagt SVP-Präsident Eduard Rutschmann. Möglich sei auch eine erneute Volksabstimmung. Eine Ost-Überbauung sei falsch, weil jetzt in den deutschen Grenzgemeinden Weil am Rhein und Grenzach-Wyhlen grössere Siedlungen entstünden, die für Grenzgänger gedacht seien, so Rutschmann.

Ebenfalls kein Verständnis für die Vorgehensweise der Regierung hat der WWF Basel. «Mit der letzten Richtplanrevision wurden die Stadtranderweiterungen «Ost» und «Süd» als Folge der Abstimmung von 2014 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Das hat nun zu gelten», sagt Jost Müller vom WWF Basel. «Auch Verwaltung und Regierung haben sich an Volksentscheide zu halten. Deshalb ist es unverständlich, dass nun bereitwillig der Auftrag entgegengenommen wird, Entwicklungen im Gebiet der damaligen Stadtranderweiterung Ost einzuleiten.» Zudem nütze die Überbauung wenig, wenn nur 2000 Personen angesiedelt werden können, sagt Müller.

Kommentar

Zwängen als Teil von Machtpolitik

Mit 50,77 Prozent Nein- zu 49,23 Prozent Ja-Stimmen war der Vorsprung der Gegner sehr dünn, den Ausschlag zum Unterschied gab damals die Gemeinde Riehen, wo die Vorlage deutlicher als in der Stadt abgelehnt wurde. Wütende Basler warfen den Riehemern gar vor, sie sollen sich nicht in Bauvorhaben der Stadt einmischen, und der damalige Regierungsratspräsident Guy Morin (Grüne) machte nach der Abstimmung klar, dass sie das knappe Nein nur als eine Absage zum vorliegenden Projekt interpretierten, nicht aber als grundsätzliches Njet.

Jetzt also nehmen die Baufreunde einen neuen Anlauf, der ziemlich orchestriert wirkt: Statt dass die Behörden selber ihr Lieblingsprojekt wieder ins Spiel bringen, tun das Getreue, und die Regierung ist – welch Wunder – noch so sehr bereit, darauf einzutreten. Das Demokratieverständnis der Basel-Ost-Befürworter ist bemerkenswert und erinnert an das Spielen mit Knetmasse. Statt eine Niederlage zu akzeptieren, wird nun einfach trotzig weitergemacht, alles gedreht und neu geformt, bis es als etwas Neues daherkommt, auch wenn es sich immer noch um die gleiche Knete handelt.

Auch die Schizophrenie des basel-städtischen Naturschutzes kommt wieder mal bestens zum Vorschein. Wenn in diesem Gebiet Wohntürme stehen, mindestens zweitausend mehr Einwohner leben und die heutige Grenzacherstrasse zu einer Wohlfühlroute für Velofahrer und Fussgänger wird, hat das direkte Auswirkungen auf den Naturraum am Rheinbord, der übrigens unter Naturschutz steht. Die Partymeile, die heute fast von der Johannerbrücke bis zum Tinguely-Museum reicht, würde sich ausdehnen. Für die Tiere und Pflanzen in diesem Gebiet wird das nicht positiv sein. Doch das scheint die Regierung nicht sonderlich zu interessieren.



Mischa Hauswirth
Redaktor Basler Zeitung

Meret Oppenheim bringt Licht ins Gundeli

Kunstwerk Es war eine hochkarätige Delegation, die gestern auf dem Meret-Oppenheim-Platz den Brunnen mit einem Werk nach den Plänen der Künstlerin einweihte.

Franziska Laur

Der erste Gast war schon seit Stunden da. Eine Ente genoss im neuen Brunnen auf dem Meret-Oppenheim-Platz beim Südausgang des Bahnhofs die Lebensqualität, von der SBB-CEO Andreas Meyer nach dem Mittag sprach. Im Zentrum der Anlage mit der weitläufigen Wasserfläche steht eine Skulptur nach den Plänen der in Basel zur Schule gegangenen Künstlerin Meret Oppenheim (1913–1985). Golden hebt sie sich vom Grau des Hochhauses ab und bringt eine verspielte Note in diese urbane Bahnhofsumgebung, die vom Duft der grossen weiten Welt geprägt ist.

Eine Aufwertung der Lebensqualität sei dieser Platz für die Bewohner des Gundelis, der Passanten und der Reisenden, sagte der SBB-CEO. «Wir müssen keine Dividenden abliefern, dafür investieren wir in Lebensqualität.» Rund eine halbe Milliarde Franken hätten die SBB in Basel in bauliche Massnahmen investiert, allein 145 Millionen in das Meret-Oppenheim-Hochhaus mit der Aufwertung des Platzes. Und dieser Ort rege zum Nachdenken und Verweilen an.

Schöpferin der Pelztassen

Verweilen und rasten, das hatte wohl ursprünglich auch die Entendame geplant. Jetzt jedoch fühlte sie sich von den Worten des SBB-CEO in diesen Tätigkeiten sichtlich gestört. Sie schnaterte empört und blickte auf den Trupp Leute, die jedoch in Wonne strahlten. Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann freute sich darüber, dass das Gundeli einen zusätzlichen Platz erhalten hat. «Jetzt hat das Gundeli neben dem Tellplatz ein Zentrum mehr», sagte sie.

Dies zeige den Zeitgeist, nämlich den, gross zu denken. Und es schaffe Raum für Begegnung. Die Regierungspräsidentin freute sich jedoch auch über den Um-



Auch die kleine Ente hat den Brunnen auf der Gundeldinger Seite des Bahnhofs eingeweiht und das goldene Kunstwerk für gut befunden. Foto: Kostas Maros

stand, dass neben der Strasse jetzt auch noch ein Platz nach einer Frau benannt worden ist. Frauen kämen nämlich diesbezüglich in Basel zu kurz.

Meret Oppenheim, Schöpferin der legendären Pelztassen und anderer Werke, ging in Basel zur Schule. Sie blieb auch später mit der Stadt familiär verbunden. Brunnen nehmen im Werk der Surrealistin eine grosse Rolle ein: Das Spiralmotiv der Skulptur auf dem Meret-Oppenheim-Platz zeuge von ihrem Hang, Raum ins Kosmische auszudehnen, steht im Beschrieb des Kunstwerks.

Der kleinen Ente war das egal. Da ihr Verweilen nicht möglich schien, breitete sie ihre Flügel aus und verliess den umtriebigen Ort. Unterdessen schilderte Nathalie Wappler, Direktorin SRF, wie froh man sei, dass man in das Meret-Oppenheim-Hochhaus habe einziehen dürfen. 300 Mitarbeiter der SRF Kultur, ausserdem elf Mitarbeiter des SRF-Regionaljournals würden in diesem Hochhaus nun schalten und walten. Nicht alle hätten sich gerne vom Radiostudio auf dem Bruderholz getrennt. Doch jetzt sei man näher bei den Menschen, könne unkomplizierter Inter-

viewpartner ins Studio einladen und nach Recherchen zu Fuss an den Arbeitsplatz zurückgehen.

Mehr Brunnen in die Stadt

Natürlich fehlte in diesem feierlichen Moment der Einweihung des Brunnens Jacques Herzog nicht. Immerhin hat sein Architekturbüro Herzog & de Meuron Hochhaus und Platz samt Brunnen geplant.

Die Bahnhof-Umgebung mit dem Gleisfeld werde durch diese Brunnenanlage geprägt, verzaubert wiederum durch das Kunstwerk von Meret Oppenheim, sagte er. Er und sein Büro-

partner Pierre de Meuron seien schon in den 70er-Jahren von der Idee von Brunnen, erstellt an verschiedenen Orten der Stadt, überzeugt gewesen. Realisiert worden seien die Pläne nicht, sagte er an die Adresse des ebenfalls anwesenden Baudirektors Hans-Peter Wessels. Er habe die Botschaft verstanden, sagte Wessels auf Nachfrage der BaZ. «Ich muss Bränneli machen, vor der Hauptpost, auf dem Barfi und dem Marktplatz», sagte er augenzwinkernd.

Die Kuratorin Bice Curiger hat Meret Oppenheim persönlich gekannt und auch eine Biografie

über sie geschrieben. Sie habe stets einen starken Bezug zur Natur gehabt, und dies repräsentiere dieser Brunnen. Für Curiger ist klar: Für Oppenheim wäre der heutige Tag ein Freudentag, und die Ente ist direkt von ihr geschickt worden.

Auch Meret Oppenheims Nichte und Verwalterin ihres Erbes, Lisa Wenger, und ihr Neffe Michael Wenger, beide in Basel aufgewachsen, hatten die Produktion des Kunstwerks eng begleitet. Sie seien mehr als zufrieden, sagten sie. «Der magische Effekt auf den Platz ist faszinierend.»

Basel Stadt Land Region



Schwieriges Pflaster: Die Sushi-Kette Yooji's hat Ende 2018 ihr Restaurant an der Gerbergasse geschlossen. Seither ist das Lokal leer.



Kein Kind, das hier nicht per Knopfdruck die Modellzüge hätte fahren lassen. Doch Bercher & Sternlicht am Spalenberg steht leer.



Im Nelson tut sich seit Jahren gar nichts mehr. Das Lokal ist verwaist.



Wo ist der Lällekönig? Das Lokal Churrasco an der Schiffflände ist verwaist und das Wahrzeichen verschwunden.



Nicht das erste und auch nicht das letzte Mal: In den letzten Jahren häufen sich in Basel die Geschäftsaufgaben.

Totentanz in der Basler City

Ladensterben Noch nie standen in der Basler Innenstadt so viele Geschäfte leer.

Simon Erlanger (Text)
Dominik Plüss (Fotos)

Die Basler Innenstadt leidet. Ein kurzer Rundgang zeigt zwischen Spalenberg, Schiffflände und Freier Strasse allenthalben leere und staubige Schaufenster. Der Blick ins BaZ-Archiv ergibt: Das geht schon lange so.

So hiess es 2013: «Es geht Schlag auf Schlag in der Basler Innenstadt. Nach dem Aus des Handschuhgeschäfts Ganterie Friedlin schliessen nun drei Kleiderläden. Vor kurzem machte am Pfluggässlein das Geschäft Box New Generation dicht. Bereits geschlossen ist an der Eisengasse der Skate- und Snowboardshop Down Town.» Seither hat sich das Ladensterben nochmals

beschleunigt. An der Freien Strasse haben Familienunternehmen wie Spira und Kost aufgegeben. Beim Marktplatz war es das Schuhgeschäft Deiss. Viele der traditionellen Lädli, die Basels Einkaufsmeile über Jahrzehnte geprägt haben, sind weg.

Wer ist schuld?

Mal soll der globale Strukturwandel mit Digitalisierung und Onlineshopping am Ladensterben schuld sein. Mal ist es das neue Verkehrsregime. Mal sind es veränderte Konsumgewohnheiten, zeitweise der hohe Frankenkurs. Immer wieder werden die hohen Mieten als Grund genannt. Mittlerweile steht mehr als ein Ladenlokal über längere Zeit leer. Die Immobilienbesitzer,

oft überregional oder international tätige Konzerne, leisten es sich, auf zahlungskräftige Mieter zu warten. Zwischenzeitlich werden dann viele Lokale an sogenannte Pop-up-Stores vermietet, welche die leeren Läden billig für kurze Zeit nutzen und dann Platz machen für die eigentlichen neuen Mieter. Doch selbst zahlungskräftige, oft schweizweit oder international tätige Ladenketten haben zu kämpfen.

Verkleinerte Flächen

So etwa verkleinerten Interdiscount und Orell Füssli ihre Ladenflächen. Interdiscount zog vom fünfstöckigen Märthof in ein kleineres Lokal. Orell Füssli verliess den verwinkelten Kom-

plex zwischen Freier Strasse und Falknerstrasse und zügelte in den ehemaligen Franz Carl Weber. Das weitere Schicksal des Märthofs bleibt unklar.

Das alte Warenhaus mit Belle-Epoque-Fassade steht derzeit leer. Seit anderthalb Jahren verwaist ist auch die alte Lokalität von Orell Füssli.

Aufgegebene Beizen

Die Krise betrifft übrigens auch die Gastroszene. So etwa ist das Churrasco an der Schiffflände verödet. Dort wurde der berühmte mechanische Lällekönig, ein Basler Wahrzeichen, abmontiert. Seit längerer Zeit leer steht auch das Nelson am Gerbergässlein. Hier sollen staatliche Auflagen der Grund sein.



Unmittelbar neben der Freien Strasse herrscht im Ringgässlein seit längerem gähnende Leere.



Mitten in Basels Shoppingmeile werden Geschäftsliegenschaften dem Verfall überlassen.



An der Falknerstrasse stehen mehrere Ladengeschäfte leer.



Noch nie gab es am Spalenberg so viele Geschäftswechsel und leere Läden wie heute.



Was passiert mit dem Märthof? Das prächtige Kaufhaus am Basler Marktplatz steht dieser Tage leer.



Vom English Bookshop zum Modesgeschäft und dann leer.



Und schon wieder eine Geschäftsaufgabe an der Freien Strasse. Immer wieder: Pop-up-Stores statt neuer Mieter.



Am Rümelinsplatz hätte die Burgerkette Holy Cow einziehen sollen. Im letzten Moment zog sie sich zurück.

ANZEIGE

PRO SENECTUTE

GEMEINSAM STATT EINSAM
Pro Senectute beider Basel

Luftgässlein 3, 4051 Basel
PC-Konto 40-4308-3

Basel-Stadt

Der heimliche Garten

Kunst-Landschaft Unbemerkt von aller Öffentlichkeit hat eine «Garten-Guerilla-Gruppe» einen Garten mit Steinoase und Biotopen auf öffentlichem Grund angelegt. Die Stadtgärtnerei behält die anonymen Stadtverschönerer im Auge.

Sophie Jordi und Daniel Wahl

Zwischen Zolli und SBB-Gleisen, oberhalb der grossen Kastanienbäume an der Binnerstrasse, wo sich das Gewirr aus Schienen lichtet und sich nur die wenigsten hinverirren, haben Anonyme sich ein Gartenparadies erschaffen. Einen unscheinbaren Zugang gibt es von der Brücke am Erdbeergraben. Man gelangt durch ein Eisentor auf einen Trampelpfad, der sich nach einigen Wendungen öffnet und dem Betrachter freie Sicht auf den oberen Teil des Gartens und die Eisenbahnstrecke gewährt. Ein Zettel hängt an einem Pfosten: «Willkommen im Steingarten. Sie betreten Landartareal. Bitte achten Sie darauf, dass nichts zerstört wird. Danke.» Mit Landart ist eine kunstvoll angelegte Gartenanlage gemeint.

Einmalig in Basel

Der Pfad, der zwischen kniehohem Gras bergab führt, ist nur einige Meter weit sichtbar, bevor er und alles, was danach kommt, von Sträuchern und Büschen verdeckt wird.

Was sich im Schatten der Bäume offenbart, ist einmalig. Drei verschiedene Sitzplätze, teilweise sogar mit Dach, Beete mit allerlei Kräutern und verschiedene Gemüse sind angelegt worden, und durch alles ziehen sich kleine verschlungene Wege. Auch eine Art Pizzaofen, gefüllt mit Erde und Eierschalen, erregt Aufmerksamkeit. Alles ist auf Allmend, auf Basler Stadtboden, errichtet worden und bleibt jenen Hunderten von Auto- und Velofahrern verborgen, die täglich wenige Meter entfernt die Binnerstrasse ins Leimental benutzen.

Unter Beobachtung

Wer sind die geheimen Gartenfreunde? Meinrad Gunti, Leiter der Kreis-Ost-Stadtgärtnerei, kennt die «Täter» nicht, nimmt aber an, dass es sich um Jugendliche handelt. «Es hat vor Jahren mit ein paar Steinmännchen begonnen und ist immer grösser geworden. Wir haben ein Auge darauf», sagt er. In einem Stadtpark würde man das nicht zulassen, aber hier, wo es niemanden



Die Anlage entstand vor rund 15 Jahren mit dem Bau von Steinmännchen. Jugendliche haben sie nun ausgebaut. Fotos: Daniel Wahl / Sophie Jordi

stört, beobachte die Stadtgärtnerei die Tätigkeiten. Das sagt er durchaus mit Respekt: Die Anlage ist gepflegt, kein Abfall liegt herum, auch die Kastanienbäume sind unangetastet geblieben. Auf einen Zettel hin, den die BaZ in diesem Geheimgarten hinterlässt, meldet sich «Thomas». Er ist 56-jährig und erzählt über die Entstehungsgeschichte des Gartens, besteht aber auf Anonymität in der Öffentlichkeit. «Ich wuchs an der Maggia im Tessin auf», sagt Thomas und ergänzt, dass er schon als Kind immer Steinmännchen gebaut habe.

Bereits vor rund 20 Jahren seien entlang der Mauer an der französischen Bahnlinie Steinhäufen aufgeschüttet worden. Dies geschah, weil der ehemalige Weg vom Erdbeergraben im Nirgendwo mündete – direkt auf den Veloweg auf der Binner-

«In einem Stadtpark würden wir das nicht zulassen, aber hier, wo es niemanden stört, beobachtet die Stadtgärtnerei die Tätigkeit.»

Meinrad Gunti
Leiter Kreis Ost der Stadtgärtnerei

strasse. Diese Steinhäufen seien ihm aufgefallen, und weil er einen Rückzugsort gesucht habe, begann er dort, wie schon in seiner Kindheit, Steinmännchen zu bauen. Diese säumen nun den oberen Teil des Trampelpfades. Es ist eine richtige Kunst-Landschaft entstanden. «Das ganze Projekt ist einfach ein Plausch und eine Möglichkeit, sich zu verwirklichen. Zuerst war ich der Einzige», sagt Thomas. Vor etwa zwei Jahren hätten sich einige Jugendliche angeschlossen.

Eine andere Welt

Stadtgärtner Gunti liegt also fast richtig. Es handelt sich um eine Gruppe von fünf bis sechs Personen, die alle zwischen 20 und 25 Jahre alt sind und die Anlage pflegen. Und bei «Thomas» dürfte es sich um jene Kontaktperson handeln, mit der die Stadtgärtnerei vor rund 15 Jahren in Ver-

bindung stand, als die Steinmännchen gebaut wurden. «Die SBB kam damals auf uns zu und fragte uns, ob das toleriert würde», sagt Meinrad Gunti. Danach wurden Schildchen angebracht mit dem Hinweis: «Unbefugten ist das Betreten der Bahnanlagen verboten!»

In dem Garten auf Entdeckungsreise fühlt es sich an, als tauche man in eine andere Welt ein. Obwohl sich der Grünstreifen zwischen Schienen und Binnerstrasse befindet und der Verkehr nicht zu überhören ist, liegt eine angenehme, anthroposophische Ruhe über dem rund 100 Meter langen, schmalen Garten.

Kaulquappen und Schnecken

Ist der Besucher etwa die Hälfte des Pfades gegangen, stösst er auf ein Teichlein, das aus drei kleinen Becken auf verschie-

denen Stufen besteht. Es musste wohl mit den dort herumliegenden Giesskannen gefüllt werden, denn ein Wasseranschluss besteht nicht. Alle drei Becken sind bewässert und beherbergen abgesehen von Algen auch gelbe Wasserlilien, Kaulquappen und verschiedene Wasserschnecken.

Die Liebe zum Detail ist unübersehbar, so gibt es sogar eine mit Solarenergie betriebene Wasserpumpe, die einen kleinen Springbrunnen betreibt. In einer der drei Sitzcken ist ein zusätzlicher Hinweis angebracht: «Liebe Besucher, geniessen Sie diesen Ort, er ist ein Lebensraum für die Pflanzen- und Tierwelt und wird mit viel Zeit und Aufwand unterhalten. Er verdient es deshalb, mit Respekt behandelt zu werden. Hinterlassen wie gefunden – Abfall bitte wieder mitnehmen.»

An der Grenze des Erlaubten

«Mit diesen Projekten habe ich nichts zu tun», sagt Steinmännchen-Erbauer Thomas. Das sei das Werk der jungen Generation. Für die Stadtgärtnerei sind die «Guerilla-Gärtner» damit an die Grenze gegangen. «Mehr Eingriffe würden wir nicht mehr tolerieren», sagt Meinrad Gunti. Für die Stadtgärtnerei sei es bislang auch schwierig gewesen, mit den Erschaffern in Verbindung zu treten. «Gebaut wird in der Freizeit und an Wochenenden, einfach nicht während unserer Arbeitszeit.»

Auch die verschiedenen Gemüsesorten haben die Jugendlichen angesät, und im «Pizzaofen» wachse eine Pilzkultur zwischen den Eierschalen heran, wie Thomas erklärt. «Das bringen sie selber mit», sagt er und führt aus, er habe sich in der Zwischenzeit etwas zurückgezogen. Dafür verbringen die Jugendlichen jetzt fast jeden zweiten Tag im Garten, um ihn zu pflegen.

Neue Bauten seien nicht geplant, nur die Wege sollen ausgebaut werden. Ansonsten gibt es auch stets etwas zu reparieren, denn es kommt immer wieder vor, dass Steinmännchen und andere Dinge von Unbekannten in dieser einmaligen Oase der Stadt Basel zerstört werden.



Ein Biotop mit drei Becken und einem Wasserspiel ist an diesem trockenen Ort Lebensraum für Wasserschnecken und Libellen.



Gemüsezuucht mit Peperoni.



Gewürzspirale.



Pilzkultur im «Pizzaofen».



Skulpturen entlang des Pfades.



Im Schatten der Bahnmauer hinter den Kastanienbäumen an der Binnerstrasse hält sich der Garten versteckt.

Basel-Stadt

Besuch auf Basels grösster Baustelle

Lärmschutz Die Roche zieht im Wettsteinquartier neue Bauten hoch. Balz Herter kümmert sich um Anwohner, die sich in ihrer Ruhe gestört fühlen.

Martin Furrer

Die Roche gräbt sich in den Untergrund und baut gleichzeitig in den Himmel. Im Wettsteinquartier baggern Arbeiter entlang der Peter-Rot- und der Grenzacher-Strasse das Fundament aus für ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum. Schwindelerregende 25 Meter tief ist die Grube, sie liegt nahe am Grundwasserspiegel. An der Grenzacherstrasse treiben sie weiter hinten den zweiten Roche-Turm in die Höhe. Der Sockel ist bereits erstellt. 205 Meter hoch soll das Gebäude werden. Damit wird es den ersten Turm um 27 Meter überragen.

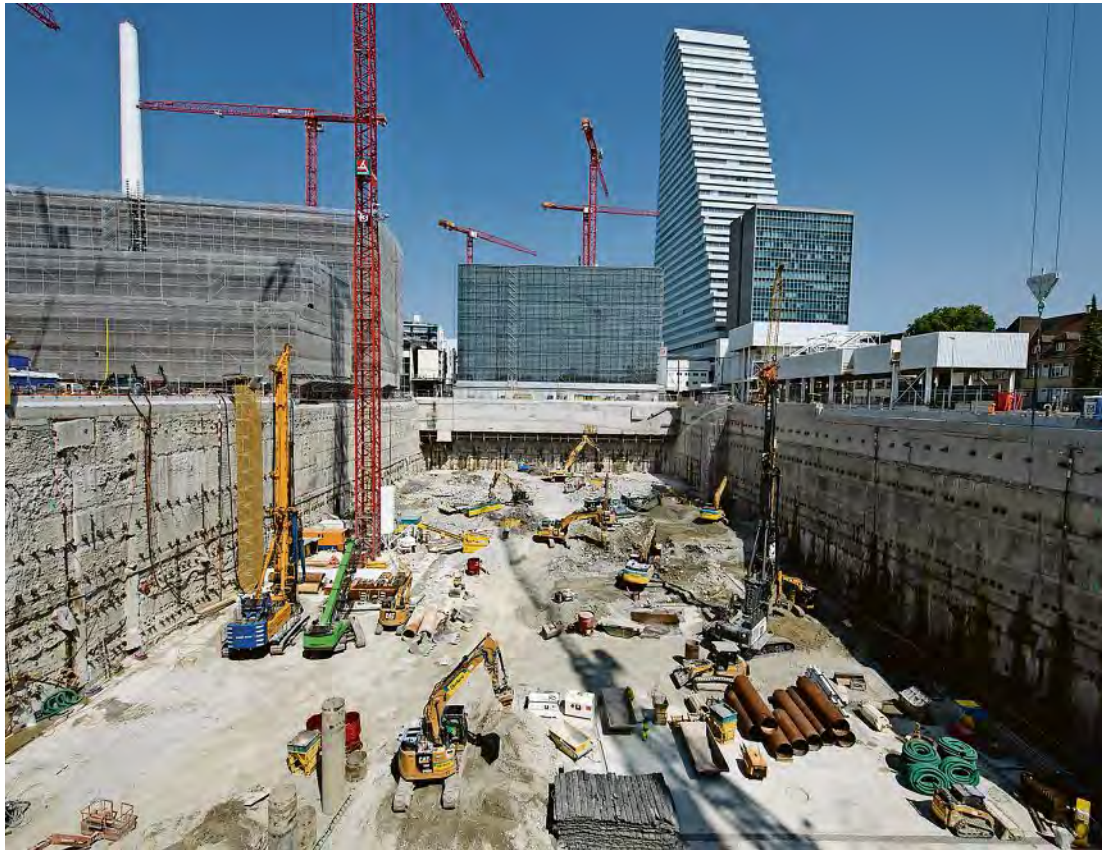
Maschinen, neben denen Menschen winzig aussehen, fressen sich dort, wo einst das Forschungs- und Entwicklungszentrum stehen wird, durch das Erdreich. Raupenfahrzeuge fischen mit Elektromagneten meterlange Armierungseisen aus alten Betonfundamenten, als seien es Strohhalme. Lastwagen türmen Bauschutt zum Abtransport auf ihre Ladeflächen.

Über der derzeit grössten Baustelle Basels hängt eine Klangwolke, aus der es brummt, dröhnt und scheppert. Wenn dann auch noch, wie im Mai, Lockerungssprengungen durchgeführt werden, zittern die Häuser in der Umgebung.

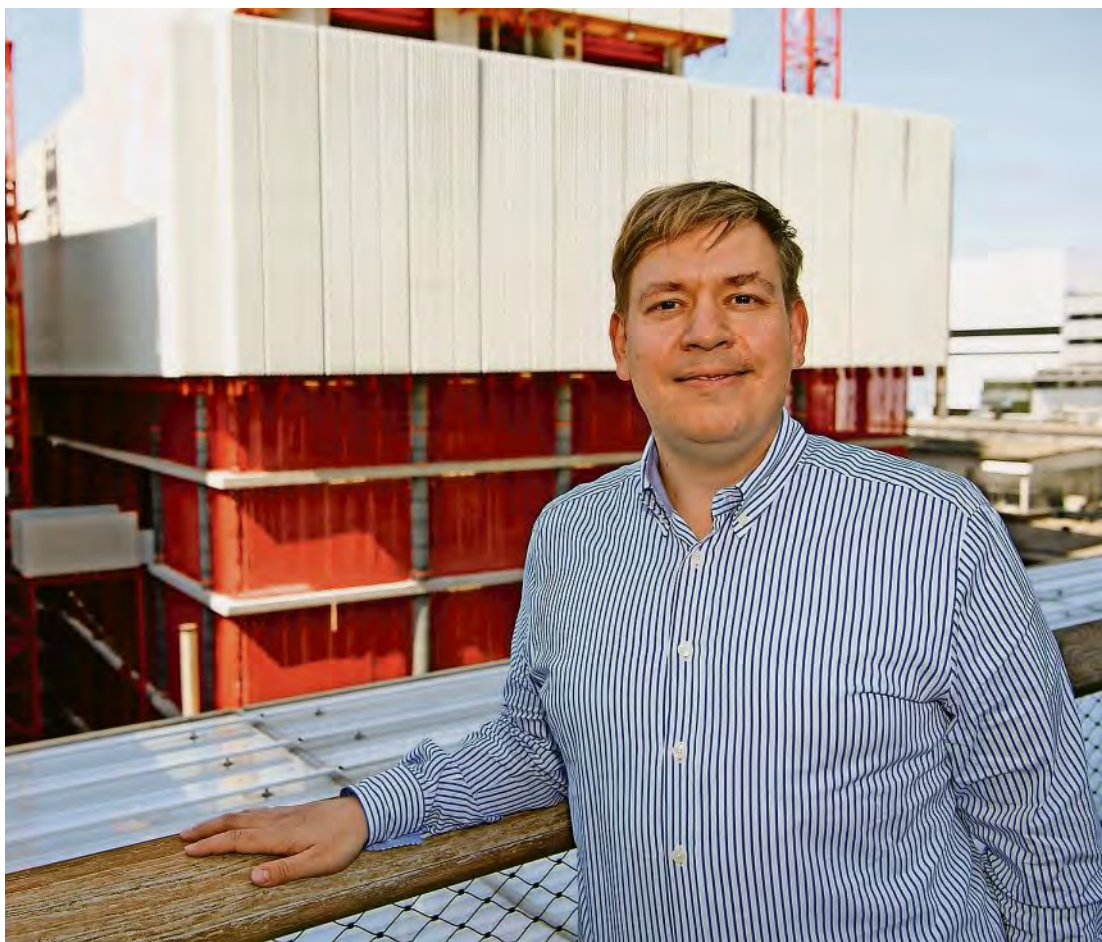
Anlaufstelle für Probleme

Andernorts würden bei einem Bauprojekt dieser Dimensionen mitten in einem Wohnviertel die Anwohner vermutlich Amok laufen. In Basel hingegen läutet im Schnitt vielleicht einmal pro Tag das Telefon bei Balz Herter, dem Leiter Nachbarschaftskontakte der Roche. Der Grossrat und Präsident der CVP Basel-Stadt ist der Verbindungsmann zwischen dem Pharmaunternehmen und der Bevölkerung im Quartier. Mit 1600 Haushalten rund um die Baustelle steht er in regelmässigem Kontakt.

Die Türen seines Büros an der Wettsteinallee stehen allen Bürgern offen, die sich über die Bauerei nerven oder wissen möchten, was vor ihrer Haustür vorgeht. Manchmal verlangt jemand, dass ein Scheinwerfer



Fleissig arbeiten Bagger und Bauarbeiter daran, dass hier bald der zweite Roche-Turm stehen kann.



Balz Herter setzt sich dafür ein, dass die Nachbarn möglichst wenig Lärm ertragen müssen. Fotos: Dominik Plüss

auf der Baustelle, der in sein Schlafzimmer leuchtet, verschoben wird. Einmal beschwerte sich jemand über ein rasselndes Geräusch, das seine Sonntagsruhe störte. Herter informierte den Pikettdienst. Es stellte sich heraus, dass eine Pumpe bei der Baugrube irrtümlich nicht ausgeschaltet worden war.

Hin und wieder sitzt Herter in der Küche eines Anwohners und hört sich bei einem Kaffee geduldig an, was Sorgen macht. Dann beginnt er zu erklären, informiert über Abläufe, packt Baupläne aus, legt Folien auf den Tisch. «Wichtig ist, dass die Leute wissen, was auf sie zukommt und welche Etappe beim Bauen wann geplant ist. Wenn sie dann erkennen, dass das Ende einer Lärmbelästigung irgendwann absehbar ist, nehmen viele die Sache schon etwas gelassener.

Alles für wenig Lärm

Herter kennt die Baustelle so gut wie seine eigene Wohnung. Er nimmt an allen Bausitzungen teil und erhält sämtliche Protokolle, damit er Auskunft erteilen kann über den Verlauf der Bauarbeiten. «Manchmal bekomme ich von Anwohnern zwar giftige Kommentare zu hören», sagt Herter. «Aber meist ernte ich Verständnis für die Bautätigkeit.»

Regelmässig verschickt Herter Informationsbriefe an die Anwohner. Er hält sie auch per SMS auf dem Laufenden, zum Beispiel, wenn Roche besonders lärmintensive Arbeiten vornehmen muss oder zu ungewohnter Tageszeit schweres Baugerät angeliefert wird.

Als Roche ankündigte, das Firmengelände zu erneuern und dazu über drei Milliarden Franken in Basel zu investieren, erntete das Unternehmen nicht nur Applaus für sein «in Beton gegossenes Standortbekenntnis», wie es Roche-Sprecher Karsten Kleine formuliert. Es gab auch Einsprachen. Die «Nachbarschaftsgruppe Roche-Turm» zeigte sich besorgt. Hausbesitzer befürchteten Schäden an ihren Immobilien.

«Ja, das hier ist und bleibt zwar eine lärmige Angelegenheit», sagt Karsten Kleine, «aber Roche unternimmt enorm viel, um die Auswirkungen der

Bauarbeiten für die Anwohner auf ein erträgliches Mass zu reduzieren.» In die Häuser, die sehr nahe an der Baustelle liegen, baute Roche 1500 Lärmschutzfenster ein – auf eigene Rechnung. Wer innerhalb eines bestimmten Perimeters wohnt, in dem er starken Lärmimmissionen ausgesetzt ist, erhält als Mieter von Roche bis zu 30 Prozent des Mietzinses vergütet.

Hausbesitzer werden auf Basis des Eigenmietwertes entschädigt. Arbeiten auf der Baustelle organisiert Roche so, dass möglichst wenig Lärm entsteht. Betonpumpen verschwinden dann bei Bedarf hinter Schallschutzvorhängen. Lastwagen werden mit Kunststoffwannen ausgerüstet, damit es nicht ohrenbetäubend scheppert, wenn Kies in den Schacht der Ortsbetonanlage rutscht.

Um das gesamte Areal windet sich ein dunkelgrünes Band. Es sind Lärmschutzwände, 3,80 Meter hoch. Dass sie nützlich sind, merkt man schnell, wenn man das Baugelände verlässt und den Häuserreihen der Peter-Rot-Strasse entlanggeht: Der klirrende Lärm ist dann auf ein dumpfes Brummen reduziert.

«Beim Bauen», sagt Balz Herter, «wählen wir die für die Anwohner schonendste Methode und haben immer offene Ohren für Anliegen aus der Nachbarschaft.» Das klingt schön. Ist es auch wahr?

Vier Jahre noch

Wir klingeln an einem Haus an der Grenzacherstrasse 116, das vis-à-vis der Baugrube steht. Eine Frau öffnet die Haustüre. «Ja», sagt Monica Ess, «Roche macht das super. Wir werden regelmässig über den Fortgang der Arbeiten informiert. Das klappt bestens.» Auch bei ihr habe Roche Schallschutzfenster eingebaut, bestätigt die gut gelaunte Frau. «Das ist eine prima Sache, denn ich bin im Gesundheitswesen tätig, arbeite gelegentlich Nachtschicht und schlafe dann am Tag.»

Trotzdem ist Monica Ess froh, wenn alles vorbei ist. Vier Jahre noch – dann sollen das neue Forschungs- und Entwicklungszentrum und der zweite Turm fertig gebaut sein.

Basler City kämpft ums Überleben

Detailhandel Die Zahl der Schweizer Passanten sinkt in drei Jahren um die Hälfte, die Mietpreise befinden sich auf einem Rekordtief.

Kurt Tschan

«Leerstände waren früher nicht üblich», sagt Gabriela Brandenberg von SPG Intercity Zürich. Die nach eigenen Angaben unabhängige, überregional tätige Immobiliendienstleisterin ist die Adresse, wenn es um die Vermietung von Verkaufsflächen an Basler Toplagen geht. Brandenberg weiss: «Es gibt Ladenbesitzer, die würden lieber heute als morgen ihr Geschäft schliessen und die Freie Strasse verlassen.» Einziger Hinderungsgrund sind langfristige und oft überteuerte Mietverträge, die einen Wegzug verhindern. Die Not bei gewissen Mietern ist inzwischen so gross, dass sie bereit wären, ihrem Nachmieter ein Schlüsselgeld zu bezahlen. Solche kamen auf, als die Nachfrage das Mietangebot überstieg und Interessenten bereit waren, Geld zu bezahlen, um ihr Geschäft in Basel eröffnen zu können. «Heute ist es umgekehrt», sagt Brandenberg. «Wer gehen will, ist bereit, dafür zu zahlen.» Sie präsentierte gestern Vormittag im Hotel Nomad den schweizweit ersten «City Retail Snapshot», der die Überlebenskrise der Geschäfte in

der Basler City dokumentiert. Die Studie stammt aus der Feder des Detailhandelsanalysten Fuhrer & Hotz. Basis bildete der «Retail Outlook» der Grossbank Credit Suisse. Deren Niederlassungsleiter für die Region Nordschweiz, Patrice Kleewein, sprach von einem «aktuellen und brisanten Thema, das die CS beschäftigt».

Ein Kommen und Gehen

Nicht nur in der Freien Strasse herrscht nämlich aktuell eine verkehrte Welt. Ähnliche Verhältnisse hat Brandenberg auch in der Gerbergasse angetroffen. «Die Basler Einkaufsstrassen befinden sich im Wandel», sagt sie. Tatsächlich kam es in den letzten zehn Jahren bei einem Drittel der 66 Geschäfte zu einem Mieterwechsel. In neun von ihnen wechselten die Mieter sogar mehrmals. Ein vergleichbares Kommen und Gehen herrschte auch in der Freien Strasse. Brandenberg hat hier 80 Läden gezählt. Bei 36 von ihnen gab es einen Mieterwechsel. «Das sind nicht weniger als 45 Prozent», sagt sie. Aktuell stehen gemäss ihren Angaben in der Basler Flaniermeile drei Geschäfte leer. Lediglich in einem Fall konnte ein



Eine Flaniermeile im Umbruch: Die Freie Strasse während des Ausverkaufs (l.) und die Folgen der vielen Mieterwechsel (r.). Foto: Kostas Maros

neuer Mieter gefunden werden. «Der Strukturwandel sucht seinesgleichen», sagt Martin Hotz, Partner bei Fuhrer & Hotz. Den Blick in die Innenstädte – und dies ist kein Basler Phänomen – vergleicht er mit einem Donut. «In der Mitte ist nichts.» Besonders ins Gewicht fällt der massive Verlust von Passanten. Zwischen 2016 und 2019 verringerte sich die Zahl der flanierenden Schweizer um 50 Prozent. Der Exodus für den Basler Detailhandel konnte nur bedingt aufgehalten werden. Im Bahnhofsbereich schnellten die Frequenzen im gleichen Zeitraum um 50 bis 75 Prozent in die Höhe. «Der Wind wird rau, es liegt an uns, die Segel richtig zu setzen», sagt Marco Fuhrer, Partner von Fuhrer & Hotz.

Weniger Passanten bedeuten zwangsläufig auch weniger Um-

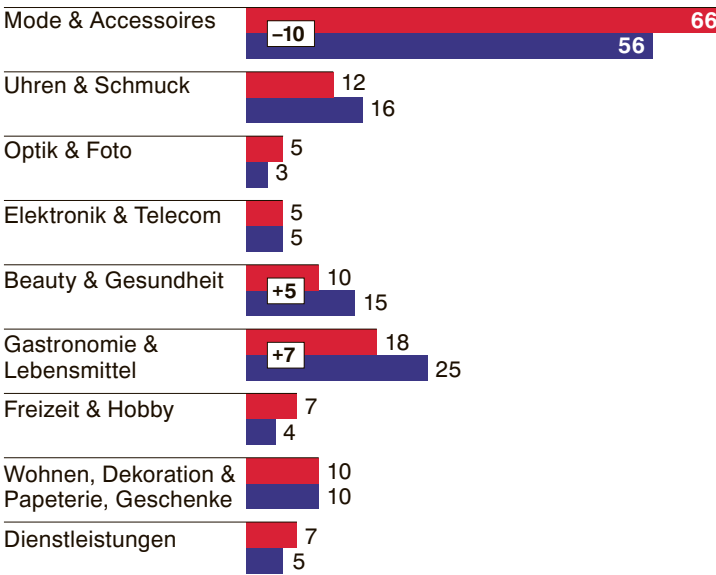
satz. Der Druck auf die Mietpreise ist gross. In der Freien Strasse wurden im Oktober 2012 noch 3500 Franken pro Quadratmeter im Jahr bezahlt. Inzwischen sind es durchschnittlich 1500. In der Gerbergasse wurde nach der Aufhebung der Euro-Untergrenze durch die Nationalbank der Tiefpunkt erreicht. Aus knapp 2500 Franken pro Quadratmeter und Jahr wurden 700/800 Franken.

«Die Geschwindigkeit der Veränderung hat dramatisch zugenommen», sagt Hotz. «Ob Schild, OVS, Athleticum, Yendi oder Zero Companys, sie alle sind weg», sagt er. «An ihre Stelle sind Marken wie Decathlon, Lidl, Calzedonia, Kiko, Aldi oder Intimissimi getreten.» Vor allem Modegeschäfte haben es in Basel schwer. Ihre Zahl in der Freien Strasse und der Gerbergasse verringerte sich zwischen 2009 und 2019

Veränderung des Angebots an Freie Strasse und Gerbergasse

Anzahl Mieter und Branchen

■ 2009 ■ 2019



Grafik: niz / Quelle: SPG Intercity Zurich AG

um zehn. Lediglich Beauty und Gesundheit (plus 5) und Gastronomie und Lebensmittel (plus 7) liegen im Trend.

Dreijähriger Umbau

Jugendliche seien heute länger mit ihrem Smartphone als mit Schlafen beschäftigt, sagt Fuhrer. Mobile sei keine Technologie, sondern ein Verhalten. «Alleine in diesem Jahr haben Nutzer mehr als 100 000 unterschiedliche Suchbegriffe für Zahnbürsten genutzt», sagt er. Hoffnung gibt ihm aber die Tatsache, dass in den USA erstmals wieder mehr Läden eröffnet als geschlossen werden. Die Shops der Zukunft, so seine Einschätzung, würden aber anders sein. Vielleicht nicht so wie in Australien, wo Tickets für Showräume gekauft werden müssen. Dafür darf man Produkte anfassen und

sich ihre Funktionsweise erklären lassen. Nur bei einem Kaufentscheid werden die Ticketkosten rückerstattet. «Amazon hat drei Millionen Produkte im Sortiment – und täglich werden es mehr», sagt er. Ein einzelnes Geschäft habe da keine Chance mitzuhalten. Deshalb müsse man selektiver werden und Einkaufserlebnisse schaffen. Empfohlen wird etwa eine Gastroecke. «Die Frau kauft Schuhe, während der Mann einen Espresso trinkt.»

Nach 26 Jahren soll die Freie Strasse während weiterer drei Jahre umgebaut werden. Mathias F. Böhm, Geschäftsführer von Pro Innerstadt Basel, erhofft sich dadurch eine Belebung des Zentrums. «Die Aussenflächen müssen bespielt werden können», sagt er. Insbesondere Gastrobetriebe sollen die Basler Flaniermeile attraktiver machen.



Besorgt: Patrice Kleewein (l.) und Mathias F. Böhm. Foto: Kurt Tschan

Grenzenlose Dreirosenanlage

Asylpolitik Die Gruppe «3 Rosen gegen Grenzen» besetzte friedlich einen Teil der Anlage

VON BENJAMIN VON WYL

Ein einsamer Muskelmann macht Liegestütze. Sonst setzt sich auf der Dreirosenanlage an diesem Samstag kaum jemand der Nachmittagssonne aus. Aber der Park wird genutzt: Zwischen den Birken hängen bunte Tücher, unter Festzelten wird Pizza gebacken und Kinder planschen im Swimmingpool. Etwa 50 Leute sitzen im Schatten der Bäume. Kurz vor 14 Uhr spannen die Aktivistinnen und Aktivisten von «3 Rosen gegen Grenzen» eine riesige grüne Blache quer über die Wiese. Bühne, Filmleinwand und Öko-WCs werden aufgebaut. Andere kümmern sich ums Essen oder betreuen die Kinder in und um den Swimmingpool. Die Gruppe «3 Rosen gegen Grenzen» hat den öffentlichen Park dieses Wochenende besetzt, um gegen die Schweizer Asylpolitik, Ausschaffungshaft und Racial Profiling zu protestieren.

Mehr Konflikte auf dem Areal

Szenenwechsel. «Todo bien?» fragt Marc Moresi, Leiter der Freizeithalle Dreirosen, eine Ecuadorianerin in der Küche. Als er mit einem Organisator des afrikanischen Kulturfest, für das unter der Dreirosenbrücke gerade die Grills eingeheizt werden, spricht, wechselt er auf Französisch. Das Fest wird bis fünf Uhr morgens dauern. «Wir sind Teil der kulturellen Durchmischung», sagt Moresi. Trotzdem: Die Vorfälle im Park häufen sich. Wegen der Nähe zu Schule und Freizeithalle ist das beson-

«Wer keine Perspektive hat, sorgt eher für Ärger. Es fehlen Integrationsangebote für Sans-Papiers.»

Marc Moresi Leiter Freizeithalle Dreirosen

ders heikel: «Kinder sollten nicht Zeugen von Gewalt und Drogen werden.» Darum begrüsst er es, dass die Polizei die Dreirosenanlage «engmaschig» kontrolliert. Für die Vorfälle verantwortlich seien oft Sans-Papiers. «Wie soll ich damit umgehen, wenn ein 14-Jähriger während eines halben Jahres täglich im Park sitzt, kiff und dealt?» Dessen Familie habe einen negativen Asylentscheid erhalten, deshalb könne er nicht zur Schule. «Wer keine Perspektive hat, sorgt eher für Ärger. Es fehlen Integrationsangebote für Sans-Papiers und Leute mit negativem Asylentscheid», findet Moresi. Aber auch hier im Park brauche es neben «Repression» weitere Ansätze: ein «Zwischending zwischen Polizei und sozialer Arbeit». Jemand, der Mittel, Befugnis und Zeit hat, um den öffentlichen Raum allen offen zu halten.



Von Samstagmittag bis Sonntagnachmittag besetzten Aktivisten mit einer Zeltstadt Teile der Dreirosenanlage. ROLAND SCHMID

Nun hängt neben den Parkregeln ein Schild der Besetzer: «Pic-nic gegen rassistische Polizeikontrollen». Was hält Moresi von der unbewilligten Veranstaltung? Anders als die Leute hinter «3 Rosen gegen Grenzen» ist er überzeugt, dass die meisten Polizisten ihre Sache gut machen. Zudem sei er auch als Vater von dunkelhäutigen Kindern nicht überzeugt, dass Racial Profiling auf der Dreirosenanlage und in Basel grundsätzlich ein Problem ist. Aber er begrüsst die Aktion: «Es ist ein friedlicher Beitrag zur Frage, wie wir zusammenleben wollen.»

Kritik am Bässlergut

Abends ist der Übergang fließend zwischen Parkbesetzern, picknicken den Familien und trinkenden Männergruppen. Erstere lesen eher das Magazin von «3 Rosen gegen Grenzen»; Letztere wippen vor allem während der

Freestyle-Hiphop-Show mit. «Halt Festivalstimmung», meint jemand. Aber die rauschende Party findet anderswo statt. Noch nachts um elf sitzen 80 Leute unter der grossen Blache und hören einem Mann zu, der sich S. nennt und

«Ein Wochenende ohne Polizeikontrollen – wir haben es geschafft.»

Einer der Organisatoren
von «3 Rosen ohne Grenzen»

14 Monate im Ausschaffungsgefängnis Bässlergut gegessen ist: «Viele Gefangene verstehen nicht, weshalb sie dort sind.» Nur die regelmässigen Besuche von Baslerinnen und Baslern hätten ihm das Gefühl bewahrt, ein Mensch zu sein. Seine Worte werden ab und an gestört von Reggaeton- und Electromusik.

Sie tönt von der Betontreppe unter der Brücke und von den Fitnessgeräten. Dort sammeln sich mit zunehmender Stunde mehr Bierdosen, halb leere Wodka- und Colaflaschen.

An «3 Rosen gegen Grenzen» wurde kein Alkohol ausgeschenkt. Um die 70 Besetzer sollen trotz den improvisierten Partys und dem afrikanischen Kulturfest auf der Dreirosenanlage übernachtet haben. Gemäss den Organisatoren waren insgesamt etwa 800 Leute Teil der Aktion. «Ein Wochenende ohne Polizeikontrollen – wir haben es geschafft», ruft ein Organisator am Sonntagnachmittag ins Mikrofon. Es sei ein Startpunkt hin zu einem «antirassistischen Quartier». Jubel bei den Versammelten. Laut Polizeisprecher Toprak Yerguz ist die Parkbesetzung «polizeilich nicht relevant geworden» und ruhig verlaufen.

Anwohner und Kultur-Turbos fordern neue Rheinplanung

Stadtentwicklung Zehn Jahre Konflikte und Erfahrung sollen in neuem Rheinufer münden

VON ANDREAS SCHWALD

Dieses Wochenende war beispielhaft: Nackte Leiber bevölkern das gesamte Kleinbasler Rheinufer, im Wasser zwischen Solitude-Park und Dreirosenbrücke die mittlerweile gewohnte schiere Menge einer Badespassgesellschaft, die von der Gratis-Abkühlung mitten in urbaner Atmosphäre profitiert. Und danach das grosse Aufräumen von Müll und anderen Hinterlassenschaften.

Die Überbeanspruchung des beliebten Rheinbords ist in Basel anerkannt. Am Samstag machte diese Zeitung publik, dass der Kanton bereits seit zehn Jahren Pläne in der Schublade hat, die mittlerweile beliebteste Freizeitzone des gesamten Kantons umzugestalten. Nur: Die Pläne sind eben auch zehn Jahre alt.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre – also verschärfte Konflikte zwischen Anwohner- und Kulturinteressen, die rasant zunehmende Nutzung als parkähnliche Anlage sowie die damit verbundenen Lärm-, Abfall- und Naturschutzprobleme – widerspiegelt das damalige Gewinnerprojekt noch nicht. Zumal es damals unter einen der Basler Sparzüge geworfen, also sistiert wurde. Der Kanton wartet nun zu, bis endlich eine Gesamtsanierung der Leitungen fällig wird, um die lang gehegte Planung umzusetzen.

Ein Neuanfang

Jetzt aber fordern Politiker und Anwohner beiderseits die Neuauflage eines solchen Projektwettbewerbs. Sie wollen nicht noch länger warten, bis das Problem einer interessenverträglichen Neugestaltung bei der nächsten Generation von Politikern und Verwaltungsangestellten landet. «Ja, eine Neuauflage des Projektwettbewerbs wäre durchaus angezeigt», sagt FDP-Grossrat Christian Moesch, Mitglied von «Kulturstadt Jetzt». Moesch war es auch, der 2017 in einer Motion explizit forderte, die Bermen am Oberen Rheinweg sowie den Schaffhauser Rheinweg zu sanieren und neu zu gestalten. Die Motion wurde allerdings in einen Anzug umgewandelt, der Abschnitt zum Schaffhauser Rheinweg wurde gekippt. Aus Kostengründen, wie es hiess. Doch Moesch vermutet, dass der Regierungsrat die Forderung schlicht anpasste, um Konfrontationen mit Anwohnern zu meiden.

Tatsächlich sind die Anwohner gerade am Schaffhauser Rheinweg skeptisch gegenüber einer Planung, die für ihren Uferabschnitt ähnliche Unterhaltungsauswirkungen haben könnte wie am Rheinweg weiter unten. Sie plädieren, dass auch die Quartierinteressen bei der Planung berücksichtigt werden.



Was soll daraus werden? Bei Niedrigwasser sind die veralteten Baustrukturen am Rheinufer gut zu sehen. ARCHIV/ROLAND SCHMID

Doch obwohl sie damit den Interessen von «Kulturstadt Jetzt» kritisch gegenüber stehen, sind sich beide Seiten in einem Punkt einig: Ein neuer Projektwettbewerb für die Gestaltung der Wohn- und Freizeitzone Rheinufer unter Einbezug aller Interessen und Entwicklungen ist zu begrüssen, wie auch Peter Mötteli sagt. Er ist nicht nur Anwohner, sondern auch im Vorstand des Vereins Rheinpromenade Kleinbasel, der sich, wie Mötteli betont, «für die Interessen aller Nutzer einsetzt» – also auch für die Anwohner, aber eben nicht nur.

Tatsächlich wäre zumindest das Basler Planungsamt einer Aktualisierung des alten Konzepts nicht abgeneigt, wie Ressortleiter Dirk Leutenegger bereits sagte. Vorausgesetzt, die politischen Instanzen erteilen den entsprechenden Auftrag. Das kann das Parlament sein, aber auch das Volk.

Warum es nicht am Geld liegt

So wäre allenfalls sogar eine Volksinitiative in Betracht zu ziehen, sagt FDP-Grossrat Moesch. Am Geld könne es jedenfalls nicht liegen, dass ein neues Rheinbord stets scheitern müsse. Die

Regierung habe in einer Antwort auf seinen Vorstoss bereits deutlich darauf hingewiesen, dass dafür auch der Mehrwertabgabefonds angezapft werden könne. Der Fonds habe den Vorteil, dass er explizit zur Schaffung neuer oder für die Aufwertung bestehender Grünräume wie Parkanlagen, Stadtwälder, Alleen oder Promenaden bestehe.

Klar ist laut Moesch und Mötteli jedenfalls, dass eine neue Planung für alle Seiten Sinn mache – auch, um Bewegung in eine Debatte zu bringen, deren Fronten sich in den vergangenen Jahren zunehmend verhärtet haben.

Gundeli verlangt neue SBB-Veloquerung

Verkehr Petition von Barbara Buser fordert Velosteg im Westen - und korrigiert damit Pläne des Kantons

VON ANDREAS SCHWALD

Das Gundeldinger-Quartier ist knapp nach dem St. Johann das zweitgrösste von Basel-Stadt - und es steckt hinter den Geleisen des Bahnhofs fest. Zumindest verkehrstechnisch, denn obwohl es einige Velo- und Fussgängerquerungen in die Innenstadt gibt, sind sie alle mit Einschränkungen verbunden. Das sagt auch Barbara Buser, eine der bekannten Architektinnen der Stadt, die unter anderem die Umnutzung der Markthalle herbeigeführt hat.

Kommt hinzu: Für praktisch alle dieser Übergänge sind Umbauten vorgesehen, doch deren Realisierung liegt noch in ferner Zukunft. Die Margarethenbrücke soll generalüberholt und - wenn es nach Architekt Pierre de Meuron geht - zu einem Platz ausgebaut werden. Der Mega-Neubau Nauentor an der Postpassage bei der Peter-Merian-Brücke muss erst noch entstehen, die Gundeli-Passage von der Hochstrasse zur Peter-Merian-Anlage ist so eng, dass sie kaum nennenswert ist, und die Münchensteinerstrasse beim Grosspeter wird von derart vielen Verkehrsteilnehmern genutzt, dass die Bezeichnung «Veloweg» eher übertrieben ist.

Anschluss fürs Veloquartier

Das soll sich jetzt ändern. Buser hat am Dienstag eine Petition lanciert, die eine neue Veloverbindung vom Gundeli zur Innenstadt verlangt. Und zwar an jenem Ort, wo die SBB ohnehin eine provisorische Fussgängerquerung bauen wollen, um die Passerelle zu entlasten (die bz berichtete): im Westen des Gleisfelds, zwischen Margarethenbrücke und Passerelle. Die Petition für einen Veloweg ist deshalb nötig, weil diese Querung bis jetzt nur für Fussgänger vorgesehen ist. Nun soll eine Erweiterung geplant werden. Die Petition richtet sich ans Bau- und Verkehrsdepartement, das als Besteller bei den SBB fungiert.

«Das Provisorium soll die nächsten zehn bis zwanzig Jahre Bestand haben», sagt Buser, daher sei es verständlich, wenn man nicht gleich eine Veloquerung einbaue. Zumal eben alle anderen Veloverbindungen mit grossen



Blick auf das westliche Gleisfeld des Bahnhofs SBB (gelb). Die gestrichelte Linie markiert eine mögliche Fussgänger-/Velobrücke.

GRAFIK BZ

Unsicherheiten behaftet seien. Buser stellt ihre Forderung mit gutem Grund auf: Das Gundeli ist ein Quartier mit sehr hoher Velodichte, unter anderem, weil es schweizweit das Quartier mit den wenigsten Auto-Parkplätzen pro Einwohner ist. «Das ist erfreulich», sagt Buser, aber gerade deshalb sei eine veloorientierte Planung ausschlaggebend. Unterstützt wird Buser dabei von Quartiergrössen wie der CVP-Politikerin Beatrice Isler, aber auch von Exponenten der SP, welche die im Internet verfügbare Petition seit Erscheinen tüchtig teilen.

Kanton hat andere Velopläne

Die Petition steht damit allerdings quer zu dem am Mittwoch publizierten Erlass der Regierung zum Teilrichtplan

Velo sowie Teilrichtplan Fuss- und Wanderweg. Dort ist der SBB-Steg im Westen gar nicht erst eingezeichnet, dafür ist die sogenannte Gleisfeldquerung Ost enthalten, wenn auch erst im Stadium der Vororientierung, also noch sehr weit weg von einer Realisierung. Ebenfalls in diesem Stadium befindet sich eine Veloquerung beim Wolf, wobei diese eher für den Dreispitz als fürs Gundeli relevant ist.

Der Teilrichtplan Velo sieht zwar auch die Zollbrücke und die Sevogelbrücke über den Rhein vor (siehe Box), der Bahnhof allerdings wird wenig entflochten. Ein Problem, das Buser angehen will: «Die Bahnhofsplanung ist ein veritables «Gheu», sagt sie. Die Petition sei daher ein effektiver Schritt in Richtung einer Verkehrsentflechtung.

TEILRICHTPLÄNE VELO SOWIE FUSS- UND WANDERWEGE

Mehr Velostationen und Brücken

Definitiv enthalten im neu erlassenen Teilrichtplan Velo von Basel-Stadt sind die **Zolli-Brücke** und die **Sevogel-Brücke** vom Kleinbasel über den Rhein ins St. Alban. Beide Projekte wurden im Zuge des vom Volk abgelehnten Velorings bereits erwähnt, waren aber schon vorher in Planung. Von den beiden wird die Zolli-Brücke zuerst realisiert. Bemerkenswert sind dazu die im Plan erfassten **Velostationen** in der Innenstadt, wo bislang nur Veloparkflächen zur Verfügung stehen, die weitgehend überfüllt sind. Eine

der Stationen soll am **Barfusserplatz** entstehen, eine weitere im Bereich der **Schifflande**, je eine am **Claraplatz**, bei der **Universität**, an der **Heuwaage**, am **Aeschenplatz**, bei der **Markthalle** und im **Osten des Bahnhofs**. Diese befinden sich allerdings im Stadium der Vororientierung, sprich: der Idee. Konkreter ist die Planung der Station beim Bahnhof Südeingang, wo ein Zwischenergebnis der Evaluation bereits vorliegt. Ziel der Revision war es, den Velo- und Fussverkehr bei Planungen künftig angemessen zu berücksichtigen. (ANS)

Der zentralen Einkaufsstrasse Basel geht es nicht gut, sie serbelt, und das kann nicht sein

Freiheit für die Freie Strasse

Seit am Freitag vor einer Woche bekannt wurde, dass immer weniger Schweizer durch die angebliche Freie Strasse der Stadt flanieren, hat uns das beschäftigt. Dass immer mehr Mieter je eher, desto lieber wegziehen möchten und manche Geschäfte fast schneller wieder schliessen, als sie aufgehen, kann ja die BaZ auch nicht unberührt lassen. Diese angebliche Prachtstrasse, schon sehr früh in den Annalen der Stadt erwähnt, schon früh explizit als Strasse und nicht etwa als Gasse, ist ein Aushängeschild, ein Pars pro Toto. Wie es der Freien Strasse geht, so darf man sagen, so geht es Basel, mindestens der Innenstadt. Und mindestens aus Sicht des Gewerbes.

Die Theorien zu dieser Krankheitsmeldung – auch bei den online-Kommentatoren, nicht nur bei uns hier auf der Redaktion – sind in den vergangenen Tagen ins Kraut geschossen. Die einen sind überzeugt: Würde man wieder mit dem eigenen Schlitten bis vor die Geschäfte fahren können – es käme alles gut. Die anderen sind ebenso überzeugt: auf keinen Fall! Die Parkhäuser sind nah genug, die Distanzen gering, daran kann es unmöglich liegen.

Fest steht: Diese Strasse hat derzeit den Charme eines defekten Kühlschranks, den man möglichst rasch räumen muss, bevor die letzten, guten Waren verderben. Selbst während der letzten Fasnacht ist mir das aufgefallen. Kaum eine Clique macht in der «Freie» länger halt als unbedingt nötig. Alle scheint es weiterzuziehen. Ich war viele Jahre als Berichterstatter während des Stadtlaufs an der Freien Strasse. Letztes Jahr einfach wieder mal als Zaungast dabei. Selbst da kam mir «d Freie» leerer vor als sonst. Immerhin: Zur Weihnachtszeit sieht man die Strasse in einem ganz anderen Licht. Die traditionelle Beleuchtung tut ihr sichtlich gut.

Aber sonst? Sind Sie schon mal an einem Sonntagnachmittag durch diese alte Lebensader einer alten Stadt gegangen? Tot. Toter als tot. Denn wenn die Läden geschlossen sind, passiert auf den 500 Metern zwischen Bankverein und Märtplatz gar nichts.



Ein dunkler Schatten liegt auf Basels Flaniermeile. Foto: Kostas Maros

(Es gibt drei Ausnahmen von dieser Regel: Sie heissen «Bummelsunntig». Dann grüsst man sich dort sogar freundlich und lüpf den Hut.)

Was lässt sich tun? Denn wir wollen nun nicht in Nostalgie verfallen, Knopf, Papyrus, Füglistaller, Rutschbahn im Franz Carl Weber, Botty: War schön, war gut. Ist vorbei.

Also blicken wir in die Zukunft. Und fangen mit einer Marginalie an. Eine Marginalie im räumlichen Sinn. Etwas, das am Rand steht also. In diesem Fall am äussersten Rand der Freie Strasse. Genauer: am Rand des Marktplatzes. Dort, wo der Interdiscount bis vor kurzem Fotoapparate, Tumbler, Epiliergeräte und Drucker feilbot, soll schon bald ein Hotel hinkommen. Also Menschen. Also Menschen, die unsere Stadt besuchen kommen und Zeit haben, sie sich ausgiebig anzusehen. Und es ist zu hoffen, dass diese Transformation von Elektrogrosshandel zu Herberge einen

positiven Effekt auch auf die Freie Strasse haben wird.

Denn woran sie meines Erachtens am meisten krankt: An Menschen, die mit Genuss verweilen. Wenn doch die Autos schon weg sind, wie sich das für eine Kernstadt heute gehört, müsste man sie doch in Beschlag nehmen. Rausstuhlen, hinpflatschen, diskutieren, schwadronieren, jubilieren – musizieren? Der arme «Schlüssel» ist derzeit der einzige Lichtblick im langen, kargen Flur. Das müsste ändern. Anstatt des 5317. Kleiderladens täten drei weitere Hotels, 14 Restaurants und mindestens eine Musik-Bar not. Der Schlüssel könnte der Schlüssel sein.

Leben müsste Einzug halten. Das heisst, die Durchmischung müsste anders aussehen. Nichts gegen den Apple-Store – immer voll –, nichts gegen Zara – immer voll –, nichts gegen eine gute Buchhandlung, einen Vollshoppingladen wie den Pfauen,

Wir Basler müssten vielleicht ohnehin wieder ein bisschen mehr geniessen und schlendern und schneuggen.

aber es braucht nicht more of the same, das bringt wahrscheinlich keine Heilung. Im Grunde ist es das Tempo, das sich verändern muss. Die Verweildauer. Also nicht hopphopp mit dem dicken Portemonnaie rein und, zack, zack!, mit den vollen Einkaufsguggen raus und schnell, schnell heim. Sondern geniessen. G e n i e s s e n.

Die Freie Strasse mag, vor allem im untern Teil, nicht von den schönsten Häusern ever gesäumt sein, aber wüst ist sie beileibe auch nicht. Wäre der Belag ein anderer, wäre man vor

rasenden Velölern und irren Trottirowdys sicher, man könnte durchaus Spass an der Sache kriegen.

Die «Steine» ist die Unterhaltungsmeile, unbestritten. Da geht was. Da passiert was. Der Barfi ist der Treffpunkt. Die Gerbergasse entwickelt sich zu einer kleinen Gastromeile. Und die Freie Strasse braucht dringend eine andere Identität als bloss die «Ladenstrasse», sonst geht es nur noch weiter mit ihr bergab.

Das wird was kosten. Aber bevor man stumpfsinnig weitere Millionen ins nahe Ausland verschenkt, und denen dann die Kunden auch gleich noch mittels staatlich finanzierter Tramlinien vor die Eingangstüren wesselt, könnte man ja für die Hiesigen was tun. Oder?

Und das Einkaufen, wenn wir schon am Träumen sind, müsste wieder zum Erlebnis werden. Schöne Läden mit Platz statt dauerreduziertem Ramsch, kompetentes, freundliches Personal, vielleicht Spezialläden wie ein richtig guter Schuhmacher, ein Comestibles, ein «Delicatessen», wie die Amerikaner sagen würden, eine Metzgerei, eine Galerie, Gott bewahr: ja, eine Galerie! Das wärs doch.

Pars pro Toto habe ich geschrieben. Wahrhaftig. Wir Basler müssten vielleicht ohnehin wieder ein bisschen mehr geniessen und schlendern und schneuggen. Statt dem Minipreis im Miniprix nachzujufeln.

Fast hätte ich geschrieben, es bräuchte eine Tramlinie, die die Freie Strasse abfährt. Die würde ja zu Bewegung führen. Aber vergessen Sie es wieder. Eine Schnapsidee, mehr nicht. Oder ein Bächlein. Ein Bächlein, dass das Gefälle nutzt und vom Bankverein zum Märtplatz plätschert.

Die Gedanken sind frei. Sei es auch diese Strasse wieder.



Markus Wüest
stv. Chefredaktor

Montag, 8. Juli 2019

Basel-Stadt

«Mit Visionen allein würde man scheitern»

Der Basler Kantonsbaumeister Beat Aeberhard äussert sich zur Zukunft des Klybeck-Areals

Interview: Patrick Marcolli

Es ist Sommer, alle reden vom Rheinufer. Skizzieren Sie uns Ihre Vision des Rheinufers unterhalb der Dreirosenbrücke auf der Kleinbasler Seite. Was wird uns in 20 Jahren erwarten?

Beat Aeberhard: Beim Brückenkopf Dreirosen wird die ökonomische Nutzung weiter dominieren. Sie wird aber durchlässiger zum Rhein und in den Erdgeschossen vielleicht mit Gastronomie besetzt. Am Klybeckquai wird es in meiner Vorstellung ähnlich aussehen wie heute zwischen Johanner- und Dreirosenbrücke: Es wird gewohnt, und zum Rhein hin wird es interessante gastronomische Angebote geben. Auf dem Westquai schliesslich werden Freizeiteinrichtungen statt der heutigen Hafennutzung dominieren: zum Beispiel ein Hallenbad, Clubs oder auch bestimmte Formen der Kreativwirtschaft.

Bis dahin ist noch ein langer Weg. Zum Beispiel gibt es die Hafenbahn, die das Quartier vom Rhein abschneidet.

Derzeit liegt ein Kreditbegehren von 115 Millionen Franken beim Grosse Rat, das ist der Kantonsanteil zum Bau des Hafenbeckens³. Zusätzlich beantragt die Regierung vier Millionen Franken zur Optimierung der Hafenbahn. Es gibt die Minimalvariante, die eine Einkürzung der Bahn beinhaltet, oder die Maximalvariante, nämlich die Verlagerung des Hafenbahnhofs auf das Areal des Badischen Rangierbahnhofs. Mit beiden Varianten sollen die heute vom Rhein abgeschnittenen Wohnquartiere Zugang zum Wasser hin erhalten.

Erste Schritte zu einer weiteren Veränderung dieser Gegend sind im Gang. So soll das Partyschiff hin zum Hafenkran bei der Dreirosenbrücke verlegt werden. Das ist richtig. Derzeit laufen Abklärungen mit den Schweizerischen Rheinhäfen, die Schiffsliègeplätze so zu ro-

chieren, dass das Rheinufer beim Hafenkran für Freizeit- und Gastronomienutzungen frei wird.

Können Sie ausschliessen, dass das Rheinufer im Klybeck dereinst für Wohlhabende privatisiert wird?

Ja. Auch wenn die Wohnlage direkt am Wasser attraktiver und damit vermutlich teurer sein wird als an anderen Wohnlagen.

Bis Ihre Vision dereinst Realität wird, gilt es, viele Widerstände zu überwinden. Der öffentliche Streit um das Projekt «Rheinhattan» mit einer dichten und hohen Überbauung einer neuen Klybeckinsel hat schon vor ein paar Jahren einen Vorgeschmack geliefert. Sie äussern sich nun sehr zurückhaltend und vorsichtig zu künftigen Veränderungen.

Vorsicht ist nicht der richtige Begriff. Wir haben Respekt vor dem, was im Norden Basels kommen wird.

Hat dieser Respekt beim Projekt «Rheinhattan» gefehlt?

Nein. Die heutige Ausgangslage ist ganz anders. Damals lag die verführerische Idee einer Klybeckinsel quasi auf dem Präsentierteller für die Stadtplaner. Man hat den grossen Wurf gesucht. Heute denken wir in einem grösseren Kontext und beziehen auch die eben von Novartis und BASF veräusserten Areale von «Klybeckplus» ein. Man muss sich die Dimension der Veränderung vor Augen führen: Wir reden, im Idealfall, von 15 000 neuen Bewohnern und 10 000 neuen Arbeitsplätzen alleine für Basel Nord.

In grossen Würfeln denken Sie also nicht mehr.

Die Frage ist doch, was ein grosser Wurf ist. Meine Vision für die weitere Entwicklung der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen ist ein Städtebau, der Barrieren abschafft und Brüche möglichst vermeidet. Es sollen alle an der Ent-



Beat Aeberhard skizziert am grossen Stadtmodell seine Idee der Klybeck-Zukunft.

Bild: Kenneth Nars

«Nicht der grosse Wurf ist gefragt, sondern eine intelligente Strategie.»

Beat Aeberhard
Basler Kantonsbaumeister

wicklung, die viel Zeit in Anspruch nehmen wird, und an deren Ergebnis teilhaben können.

Das klingt nach gutschweizerischem Kompromiss statt grossem Wurf.

Es ist kein Entweder-oder. Wir müssen für die spezifischen Orte die richtigen Antworten haben. Die Nordspitze des Dreispitz beispielsweise

ist mit den Plänen von Herzog & de Meuron punkto neuen Grünräumen, gestapelten Nutzungen und verdichtetem Wohnen in die Höhe visionär unterwegs.

Wieso funktioniert so etwas am Rhein nicht?

Es fehlt dem Klybeck wie auch Kleinhüningen schlicht an der kritischen Masse. Mir scheint es legitim, das Quar-

Zur Person

Beat Aeberhard (50) ist seit dem 1. April 2015 Leiter Städtebau und Architektur im Bau- und Verkehrsdepartement, also funktionell Kantonsbaumeister von Basel-Stadt. Er ist in Zürich aufgewachsen und hat an der ETH in Lausanne und Zürich Architektur studiert.

tier auf eine innovative Art an den Rhein zu erweitern. Dabei wird das Neue aus dem existierenden Ort heraus generiert, ohne langweilig oder bieder zu sein. In Basel Nord geht es somit um länger dauernde, schrittweise Entwicklungen, die an bestehende Quartiere anschliessen und diese stärken. Da ist nicht der grosse Wurf gefragt, sondern eine intelligente Strategie. Allerdings ist für mich in Anbetracht der Herausforderungen an diesem Ort die Überwindung der durch die Hafenbahn existierenden Blockade schon eine Vision.

Oder anders gesagt: Ein realistisches und pragmatisches Konzept.

Ich würde es als visionären Pragmatismus bezeichnen.

Sind Sie ein visionärer Pragmatiker?

In meiner Position und in einem derart hart umkämpften Umfeld wie der Stadtplanung wäre es absolut fahrlässig, nur auf Pragmatismus oder nur auf Vision zu setzen. Mit Visionen allein würde man in der Schweiz steil scheitern. Andererseits ist es auch nicht mein Job, in billigen Pragmatismus zu verfallen.

Das klingt doch nach einem passablen Konzept für eine Stadt: Vision und Pragmatismus.

Ja. Eine interessante und lebenswerte Stadt entsteht nur, wenn beides Platz hat. Bei allen sechs grossen Transformationsarealen in Basel achten wir auf eine differenzierte, kontextbasierte Strategie.

Raum für Kultur und Freizeit

Das Lysbüchel-Areal bietet ab 2020 Platz für Proberäume, Boulderhallen – und gerüchteweise den Club Nordstern.

Benedikt Lachenmeier

Nach dem Ja zum Ratschlag für die Entwicklung des Lysbüchel-Areals war klar: Ende Dezember 2020 ist für die Zwischennutzer von Volta Nord Schluss. In der Zwischenzeit schafft das südliche Lysbüchel-Areal Platz für Kultur und Freizeit – im ehemaligen Verteilzentrum von Coop an der Elsässerstrasse 209 und 215.

Doch wer wird im Herbst 2020 in die zwei neugestalteten Gebäude zwischen Volaplatz und Saint Louis Grenze ziehen? Zum Beispiel das Projekt BandSpace. «Unsere Vision ist ein Co-Sharing-Living-Working-Space. Der Hub-Gedanke ist zentral», erklärt Tara Hill. Die Medienfrau ist Mitgründerin des Vereins Lucubra und eine von fünf Initianten von BandSpace. Auf 860 Quadratmetern sollen in der ehemaligen Coop-Bäckerei elf Proberäume für Bands, ein Co-Working-Space für Tüftler elektronischer Musik sowie ein Performanceort entstehen. Ebenfalls wird BandSpace eine Mediathek und die Möglichkeit von Instrumenten-Sharing anbieten. «Das Ziel ist, dass sich die Leute vor Ort vernetzen», sagt Mitinitiant Maurits de Wijs. «Wir möchten eine Community aufbauen. BandSpace ist wie der Werkraum Warteck – einfach für Musiker.»

Kletterhalle und Kunstmessen

Eine Absichtserklärung, als Hauptmieter eine grössere Fläche im ehemaligen Verteilzentrum von Coop zu übernehmen, haben auch die Boulderpension GmbH und die Eventzentrale GmbH unterzeichnet. Erstere plant eine 1500 m² grosse Halle zum Bouldern. Bei diesem Sport handelt es sich um Klettern auf Absprunghöhe ohne Seil über weichen Matten. Der Ausgang des Wettbewerbs zur Namensgebung der Boulderhalle ist noch nicht kommuniziert. Aber ab Herbst 2020 wird sie laut Betreiber ihre Tore öffnen und eine Trainingsfläche, ein Kinderparadies, Platz für Gruppenkurse und



Die Grossbaustelle auf dem Lysbüchel-Areal vertreibt Zwischennutzer – an anderen Orten entstehen dafür neue Möglichkeiten, etwa in der ehemaligen Coop-Bäckerei. Bild: Nicole Nars (Basel, 8. Juli 2019)

«Wir sind mit einigen Interessenten im Gespräch für Mietflächen.»

Rolf Borner

Geschäftsleiter Immobilien
Basel-Stadt

ein Bar-Bistro beherbergen. 2018 und 2019 fand die Volta im Rahmen der Art Basel im ehemaligen Verteilzentrum statt. Aber: «Unser Vertrag läuft nach dieser Ausgabe aus», sagte Kommunikationsverantwortlicher Brian Fee im Juni zur bz. Die Kunstmesse hoffe, einen Langzeit-Untermietvertrag an der Elsässerstrasse 215 abschliessen zu können. Interessant: Laut Recherchen der bz verbirgt sich hinter der Eventzentrale GmbH unter anderem Chris de Angelis, Managing Director der Volta.

Vor drei Jahren musste der Basler Technoclub Nordstern unfreiwillig ins Kleinbasel zügeln. Die IWB beendete die Zwischennutzung am Volaplatz nach 15 Jahren. Nächster Halt hiess Schiff. Doch der Nordstern-Kapitän ist mit dem aktuellen Standort nicht vollends zufrieden. «Der Hafen ist nicht wirklich eine attraktive Gegend», sagte Agron Isaku 2018 zur bz. «Keine Frau läuft nachts gerne von der Tramhaltestelle zum Schiff.» Die Gerüchte in der Kulturszene verdichten sich,

dass der «Nordstern» seine Partys künftig im ehemaligen Verteilzentrum von Coop feiert. Mediensprecher Alex Flach wollte sich dazu nicht äussern, erklärt lediglich, dass ursprünglich geplant war, das Schiff nicht am Hafen, sondern bei der Dreirosenbrücke anzulegen.

Auch Immobilien Basel-Stadt hält sich bedeckt. Auf Anfrage der bz sagt Geschäftsleiter Rolf Borner: «Mit einigen anderen Interessenten sind wir derzeit noch im Gespräch für Mietflächen. Mit diesen sind wir aber noch nicht so weit, dass entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen werden konnten.» Bis vor kurzem betrieb unter anderem das Sinfonieorchester Basel einen Proberaum auf dem Lysbüchel-Areal. Ob Franziskus Theurillat und sein Team Interesse an den im Umbau stehenden Liegenschaften haben, ist nicht bekannt. Der Orchesterdirektor war für ein Statement nicht erreichbar. Und Maurits de Wijs hat gehört: «Im Erdgeschoss der Liegenschaften ist Gastronomie angedacht.» Mehr weiss der Mitinitiator von BandSpace aber nicht.

Zwischennutzer müssen Ende 2020 gehen

Während die Kulturschaffenden auf dem südlichen Lysbüchel-Areal Zukunftspläne schmieden, ist für die Zwischennutzer auf dem Gebiet der SBB bald Schluss. «Unsere Zwischennutzung dauert bis Ende Dezember 2020», bestätigt Anita Abegglen vom Verein Unterdesen. Dann müssen Ateliers, Paddelhalle oder Harley-Davidson-Garage und auch der obdachlose Dänu, der auf dem Areal für soziale Kontrolle sorgt, Wohnungen für bis zu 1900 Menschen Platz machen. «Die Zukunft ist ungewiss», sagt auch Martin Kocher, Wirt der Säulikantine an der Lysbüchelstrasse 330. «Der Vertrag läuft im August 2021 aus. Dann müssen wir schliessen.» Ob nach dem Ja zum Ratschlag für die Entwicklung des Lysbüchel-Areals günstiger Wohnraum entstehen wird, bezweifelt er.

Basel Stadt Land Region

Die Mieten entlang der Tramlinien

Studie Je nach Lage an einer BVB- oder BLT-Tramhaltestelle unterscheiden sich die Bruttokosten pro Monat für eine Dreizimmerwohnung in der Stadt und der Region um bis zu 800 Franken.

Yannick Wiget, Dino Caracciolo und Sebastian Broschinski

Wer eine neue Wohnung sucht, berücksichtigt verschiedene Faktoren. Am wichtigsten ist wohl der Mietpreis. Aber auch andere Kriterien wie Grösse, Zustand,

Lage und Lärmsituation spielen eine Rolle. Immer wichtiger wird zudem die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Gerade in Städten ist es nicht einfach, eine Wohnung in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz zu finden. Das Immobilienportal Homegate hat ausgerechnet, wie sich

die Mietpreise entlang des Tramnetzes von BVB und BLT entwickeln. Die Auswertung zeigt, dass eine gleich grosse Wohnung je nach Haltestelle über 800 Franken mehr kosten kann. Die Preise beziehen sich auf die Bruttomiete (inklusive Nebenkosten) einer Dreizimmer-

wohnung mit etwa 70 Quadratmetern. Homegate hat sich alle entsprechenden Inserate angeschaut, die von Januar 2018 bis Mai 2019 auf seiner Plattform publiziert wurden. Anhand der fünfzig Wohnungen, die am nächsten bei der jeweiligen Haltestelle lagen, wurde ein Durchschnitts-

preis ermittelt. Beim Kurs der Linie 15 handelt es sich um einen Sonderfahrplan, der bis 2020 gilt. Am deutlichsten zeigen sich die Unterschiede entlang der Linie 10 von Dornach nach Rodersdorf. Dort angekommen sind die Mieten mit durchschnittlich 1410 Franken niedrig. Am güns-

tigsten sind sie rund um die Haltestelle Hofmatt BL, auf der anderen Seite der Strecke, wo die Miete nur 1320 Franken beträgt. An der teuersten Station Theater zahlt man 810 Franken mehr für eine gleich grosse Wohnung. Wesentlich geringer sind die Preisunterschiede auf der Strecke Bruderholz-Kunstmuseum, wo die Linie 15 verkehrt. Zwischen der höchsten und der tiefsten Miete liegen hier 360 Franken.

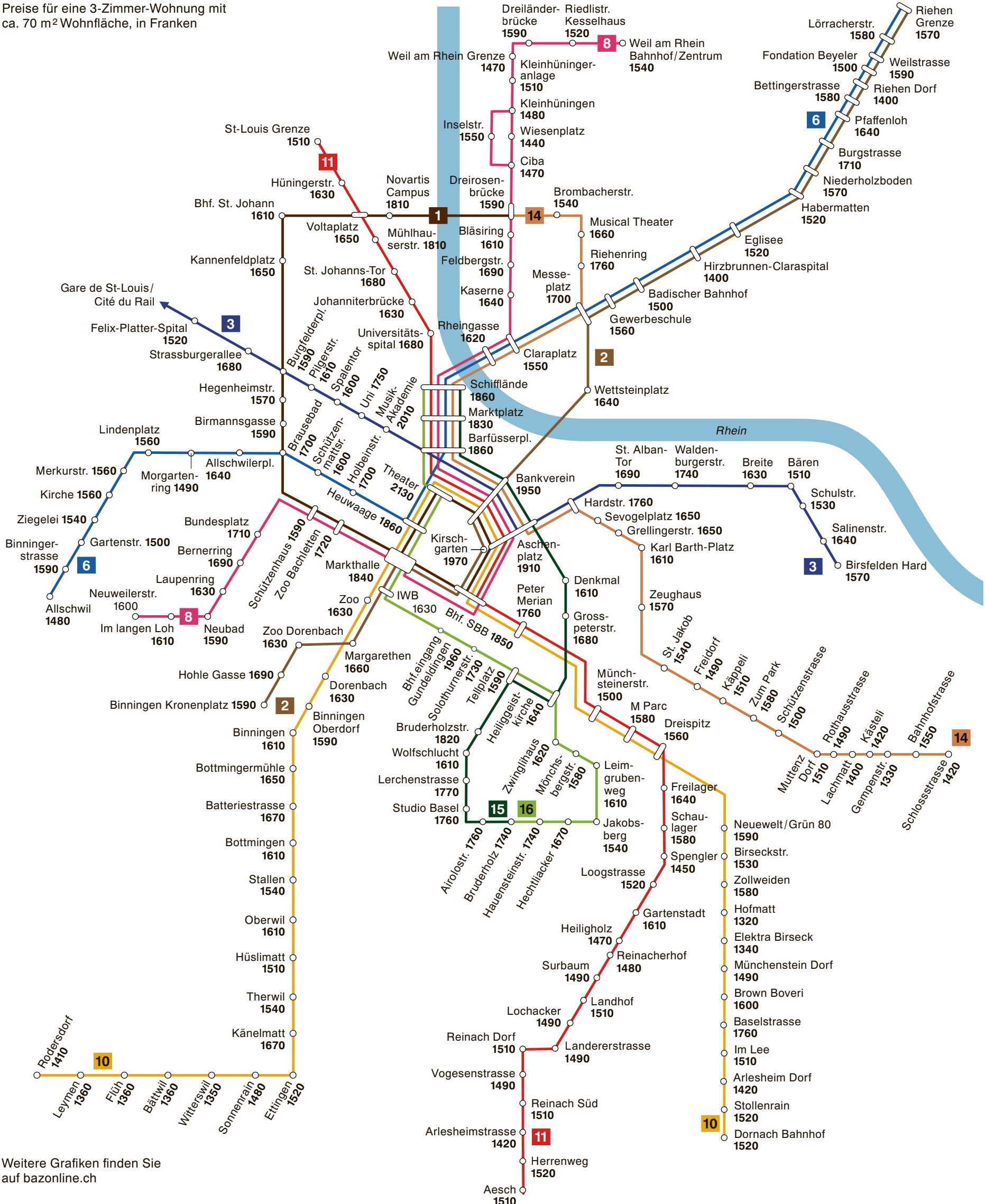
Die Linie 15 ist denn auch die Strecke, an der man am meisten zahlt. Nur bei einer Haltestelle (Tellplatz) liegt die Miete unter 1600 Franken. Im Schnitt blättert man 1759 Franken für eine Dreizimmerwohnung hin. Auch entlang der Linie 1 wird die 1700-Franken-Marke geknackt.

Vergleichsweise preiswert lebt man an den Linien 14, 3 und 10, wo die Wohnungen über 100 Franken weniger kosten. Generell gilt: Je zentraler die Wohnung, desto höher die Mieten. Am höchsten sind sie beim Theater: 2130 Franken legt man hier im Schnitt pro Monat auf den Tisch. Kostspielige Pflaster sind auch die Musik-Akademie, der Kirschgarten und der Bahnhofeingang Gundeldingen.

Im Schnitt 1602 Franken Solche Preise sind aber die Ausnahme. Die meisten Dreizimmerwohnungen gibt es in und um Basel für unter 1800 Franken im Monat. Am günstigsten wohnt man ausserhalb der Stadt, etwa in Münchenstein, wo die Miete nur knapp über 1300 Franken beträgt. Dafür muss etwa bis zum Hauptbahnhof eine gewisse Fahrzeit in Kauf genommen werden. Im Durchschnitt kostet eine Wohnung entlang der Basler Tramlinien 1602 Franken. Das ist ein bisschen weniger als in Bern (1619 Franken) und deutlich weniger als in Zürich (2347 Franken). In allen drei Städten sind die Preise von Dreizimmerwohnungen in den letzten Jahren mehrheitlich gestiegen. Gerade in Quartieren, wo neue Projekte wie Dienstleistungsgebäude und Wohnsiedlungen entstehen, werden die Mieten noch steigen. Grundsätzlich sollten die Gesamtkosten für eine Wohnung maximal 30 Prozent des Nettoeinkommens ausmachen. Viele Budgetberatungen empfehlen, höchstens ein Viertel des Lohns für die Miete auszugeben. So ist sichergestellt, dass die restlichen Kosten für die Lebenshaltung gedeckt werden können.

Mietpreise entlang der BVB-/BLT-Tramlinien

Preise für eine 3-Zimmer-Wohnung mit ca. 70 m² Wohnfläche, in Franken



Basel Stadt Land Region

Schiene darf bleiben, Strasse soll weg

Verkehr GLP, Grüne und SP wollen die Osttangente abreißen und neben den Schienen Hochhäuser hochziehen. Mit dem Verkauf des frei werdenden Landes soll eine unterirdische Variante finanziert werden.

Martin Regenass

Sie verläuft zwischen dem St.-Jakob-Park und dem deutschen Grenzübergang: die Osttangente. Mit seinen zahlreichen Anschlüssen hat dieses Stück Autobahn, das über die Schwarzwaldbrücke führt, eine wichtige verkehrstechnische Funktion für die Stadt Basel. Wie das Bundesamt für Strassen (Astra) schreibt, nimmt die Osttangente mit ihrer zentralen Lage den regionalen Verkehr auf und verarbeitet ihn.

Dieses Stück Nationalstrasse macht die Feinverteilung des lokalen Auto- und Lastwagenverkehrs und nimmt dem Stadtstrassennetz Verkehr ab. Wer beispielsweise mit dem Auto von Reinach zur Messe Basel ins Parkhaus fährt, kann die Ausfahrt Badischer Bahnhof nehmen und findet über ein paar Hundert Meter Stadtstrasse zur Messe. Nähme der Reinacher Autofahrer den Weg durch die Stadt, wäre er viel länger auf dem Stadtnetz unterwegs.

«Zwängerei» von Grünem

Diese Bündelungsfunktion der Osttangente wollen Grossrätinnen und Grossräte der GLP, der Grünen und der SP nun zerschlagen. Sie haben einen Vorstoss von Grünen-Grossrat Thomas Grossenbacher mit 49 zu 44 Stimmen an die Regierung überwiesen. Sie muss zu einem Abriss der Osttangente innerhalb der nächsten drei Monate einen Bericht erstellen. Überweist das Parlament danach den Vorstoss ein zweites Mal an die Regierung, muss sie den Abriss im Gesetz festschreiben und beim Astra irgendwann einfordern.



Die Osttangente mit Autobahn und Zug. Neben den Gleisen sollen Hochhäuser entstehen. Foto: Margrit Müller

Die ganze Geschichte ist nicht neu. Derselbe Grossenbacher hat denselben Vorstoss für eine Gesetzesänderung bereits vor einem Jahr eingereicht. Per Stichtentscheid des Grossratspräsidenten Heiner Vischer (LDP) hat das Parlament den Vorstoss im vergangenen Juni abgelehnt.

LDP-Grossrat Jeremy Stephenson, Gegner einer Überweisung an die Regierung, spricht denn auch von einer «Zwängerei» seitens Grossenbachers.

«Die sollten wir eigentlich nicht dulden», sagte Stephenson und fragte, ob es formell überhaupt möglich sei, innerhalb weniger Monate zweimal denselben Vorstoss einzureichen. Offenbar ja.

Tunnel quersubventionieren

Grossenbacher kontert die Kritik, als Zwänger dazustehen. Er habe die ursprüngliche Fassung mit einem Vorschlag ergänzt. In der Tat. Sein im Juni abgelehnter Vorstoss enthielt neben dem Ab-

riss der Osttangente auch, dass diese komplett unterirdisch geführt werden müsse. Im neuen sind nun diese zwei Forderungen enthalten plus die Präzisierung, wie die komplett unterirdische Lösung mitfinanziert werden könne. Grossenbacher: «Mit dem Verkauf des Bodens für Wohnraum, der durch den oberirdischen Abbau der Osttangente frei wird, kann man einen Teil der unterirdischen Tunnellösung quersubventionieren.»

Bei einer Umsetzung der Motion kämen also in der Breite die Hochhäuser gleich neben die Schienen zu stehen (Bild). Schliesslich ist die Verlagerung des Schienenstrangs unter die Erde in Grossenbachers Vorstoss kein Thema. SP-Verkehrspolitikerin Lisa Mathys sieht kein Problem darin, dass die Wohnungen gleich neben Gleisen gebaut würden. Sie begründet das mit dem Lärmschutz, der für die Bahn alleine einfacher zu realisieren wäre als für Bahn und Autobahn zusammen. Mathys bezeichnet die Eisenbahnlinie allein als «viel weniger einschneidend» als die mehrspurige Autobahn. «Die durchschnittlichen Quartiere Gellert und Breite sind mit dem Lärmschutz immer wieder vertröstet worden, sie leiden aber auch unter der Luftverschmutzung durch die Autobahn.»

Regierung ist alarmiert

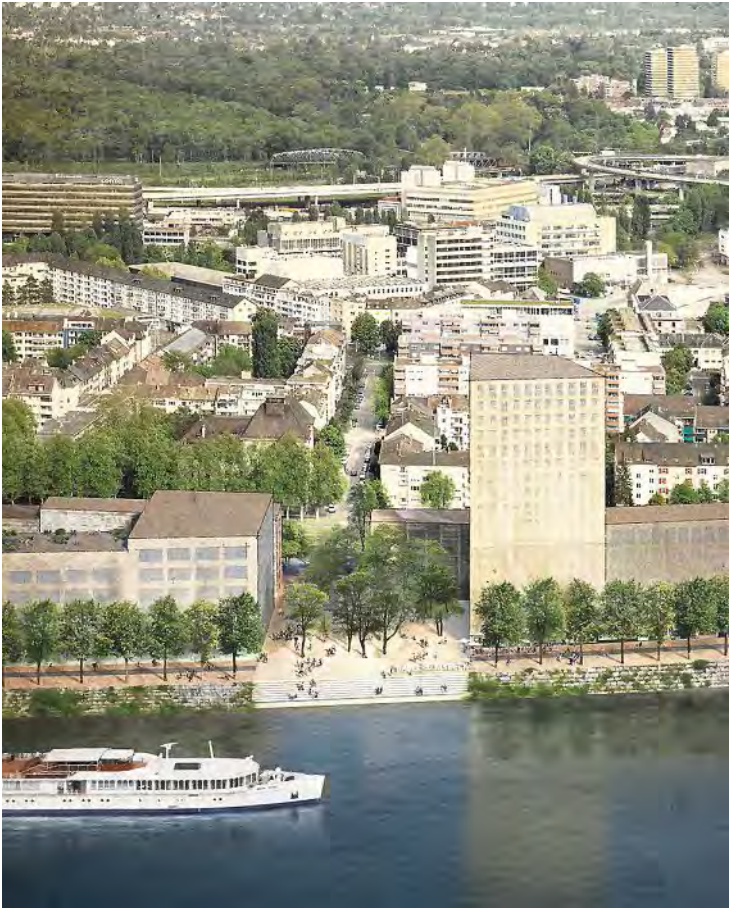
SP-Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels wollte den Vorstoss nicht annehmen. «Uns ist es gelungen, den Bund vom Bau des Rheintunnels zu überzeugen, und er übernimmt auch die Kosten von rund zwei Milliarden Franken.» Diese zusätzliche Autobahn dient zur Entlastung der heutigen Osttangente und soll den Nord-Süd-Transitverkehr aufnehmen und zwischen Birsfelden und der Nordtangente unterirdisch geführt werden.

Die Basler Regierung fürchtet, dass eine endgültige Überweisung des Vorstosses von Grossenbacher die Beziehungen zum Astra und anderen Bundesbehörden «nachhaltig belastet» und den langsam «erarbeiteten Goodwill» zerstöre.

Basel Stadt Land Region



So könnten der neue Gleispark auf der Klybeckinsel (l.) und der Klybeckquai mit Verbindung ins Quartier aussehen. Visualisierungen: Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt



Wessels' Wille und Lampugnanis Vision

Stadtentwicklung Baudirektor Hans-Peter Wessels möchte im Klybeck und in Kleinhüningen neue Hochhäuser, Strassen und einen Stadtpark entstehen lassen. Architekt Vittorio Lampugnani träumt derweil davon, die Quartiere im Norden zum Rhein hin zu öffnen.

Martin Furrer

In ein paar Jahren bis Jahrzehnten werden die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen ein anderes Gesicht haben. «Klybeck wird sich zu einem durchlässigen Quartier zwischen den Flüssen Wiese und Rhein entwickeln», ist Kantonsbaumeister Beat Aeberhard überzeugt. Der Kleinhüninger Westquai soll zum «facettenreichen, pulsierenden Hafenquartier» aufgewertet werden.

So steht es im «städtebaulichen Konzept» für Basels nördlichsten Stadtteil rechts des Rheins. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat das Dokument am Mittwoch zusammen mit dem Stadtteil-Richtplan Kleinhüningen-Klybeck der Öffentlichkeit präsentiert. Der

Richtplan ist eine Art baupolitische Wegweiser, ein verbindliches Versprechen für die Zukunft. Bevölkerung, Grundeigentümer, Firmen dürfen dabei ein Wortchen mitreden. Anschliessend muss der Grosse Rat den Plan und den Planungskredit in der Höhe von 5,8 Millionen Franken gutheissen.

Städtebauliche Vision

Beteiligt am Konzept sind unter anderem das Zürcher Büro Baukontor Architekten sowie der international bekannte Architekt und emeritierte ETH-Professor für Geschichte des Städtebaus, Vittorio Magnago Lampugnani. Der gebürtige Italiener entwarf 2001 den Masterplan für den Novartis-Campus. Er verdeutlichte in seinen Ausführungen,

dass der Richtplan nicht bloss ein papieriges Monster ist, sondern auch eine städtebauliche Vision. «Wir stellen uns vor, dass am Klybeck-Quai in erster Linie ein Wohnquartier entsteht», sagte Lampugnani. Vorgesehen sind Häuser mit Wohnungen, aber auch Geschäften. Im städtebaulichen Konzept heisst es dazu: «Es wird eine markante, bis zu 30 Meter hohe Uferfront gebildet.» Kritiker sprechen deshalb auch gerne von «Rheinhattan».

Am Westquai – der Halbinsel nördlich der Wiese, auf der heute das Dreiländereck steht – soll laut Lampugnani «ein Arbeits- und Wohnquartier auch mit Kleinindustrie entstehen, das von Kontrasten lebt, mit höheren Häusern, aber auch sehr niedrigen, loftartigen Bauten».

Die «wunderbare Hafenatmosphäre» mit den monumentalen Getreidespeichern solle nicht zerstört werden.

Auf dem Gelände der heutigen Hafenbahn wollen die Planer eine «grosszügige öffentliche Grünfläche» schaffen. Einen Namen haben sie schon gefunden: Gleispark. Querstrassen, etwa die Mauerstrasse, wollen sie bis ans Rheinufer verlängern.

Fussgänger und Cargovelos

Dabei werden neue Plätze, etwa der «Inselplatz», der «Wiesenkopf» oder der «Uferplatz», entstehen, an deren Rand auch Hochhäuser bis zu 65 Meter in den Himmel wachsen sollen.

Die Kleinbasler Rheinpromenade möchten die Planer zudem bis zum Dreiländereck verlan-

gern. In ihrem Wunschkatalog haben sie auch eine neue Traminie zum Dreiländereck, eine neue Fähre sowie eine Rheinbrücke für Fussgänger.

Zu Diskussionen Anlass geben wird bestimmt auch das Verkehrskonzept. Die Planer wollen nämlich, dass «möglichst viele Wege innerhalb des Quartiers oder zu den benachbarten Quartieren zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden».

Der Motorfahrzeugverkehr soll «durch geeignete Massnahmen begrenzt» werden. Und die «Zahl der Parkplätze wird beschränkt». Dafür sollen «Cargovelos für die Verteilung von Gütern auf der letzten Meile» zum Einsatz kommen.

Baudirektor Hans-Peter Wessels bekundete gestern Mittwoch

den Willen, dass die Neugestaltung zwar ohne Zeitdruck und «in Abstimmung mit der Entwicklung des Hafens», aber doch möglichst zügig in Angriff genommen werde. Erste Architekturwettbewerbe sollen bereits 2020 starten.

Keine «Retortenstadt»

Kantonsbaumeister Aeberhard versprach, es werde «keine neue Retortenstadt» entstehen. Das künftige Stadtquartier, das eine Fläche von rund 70 Fussballfeldern umfasst, soll dereinst Raum für 14 000 Menschen sowie 9000 Arbeitsplätze bieten.

Zusammen mit dem Bau der S-Bahn werde Basel «als Zentrum einer trinationalen Metropolregion gestärkt», hofft Wessels.

«Ich würde nicht sagen, dass Rheinhattan gescheitert ist»

Herr Wessels, in der Schweiz stehen immer mehr Wohnungen leer, und auch in Basel erhöht sich die Leerstandsquote. Basel treibt die Stadtentwicklung und damit auch die Bauentwicklung ungedrosselt weiter. Ist das sinnvoll?

Auf jeden Fall. Unbedingt. Zum Glück ist zwar die Leerstandsquote ein wenig angestiegen. Wir sind jedoch immer noch knapp an Wohnbauten. Was auf dem Markt ist, geht weg wie frische Brötchen. In den städtischen Zentren allgemein ist der Bedarf nach wie vor gross. Und Basel, und damit meine ich auch die Region, ist wirtschaftlich hervorragend positioniert, die Arbeitsplatzzahlen steigen stetig an. Basel boomt. Wir sind die Region mit den höchsten Wachstumsraten im schweizerischen Vergleich. Wir sind überzeugt, dass die enorme Nachfrage nach Wohnraum bestehen bleiben wird.

abstrakt. Wo könnte am frühesten gebaut werden?

Natürlich dort, wo im Moment nichts steht, wo jetzt eine Brache ist. Das wäre also dort, wo heute Zwischennutzungen bestehen. Gebaut wird sicher nicht von heute auf morgen, doch das sind Parzellen, die vergleichsweise bald entwickelbar sind. Es gibt auch an der Spitze der Westquai-Insel, also am Dreiländereck, Parzellen, die der Kanton erworben hat und die relativ bald entwickelbar sind. Das bedeutet aber keineswegs, dass man bereits im kommenden Jahr mit dem Bauen beginnen kann, aber mit Wettbewerbsverfahren. Danach braucht es den politischen Prozess für Zonenänderungen und erste Bebauungspläne. Es gibt einige Parzellen am Klybeckquai, die in den kommenden drei bis fünf Jahren entwickelt werden könnten.

Wie viel gehört eigentlich der Stadt vom Klybeck- und Westquai?

Letztlich gehört fast alles der öffentlichen Hand. Vielerorts bestehen derzeit Baurechtsverträge mit dem Hafen und Hafenfirmen. Doch letztlich ist das alles heute schon in öffentlicher Hand. Einige Parzellen hat die Stadt bereits vom Hafen zurückgenommen. Dort kann man relativ schnell mit der Entwicklung beginnen.

Werdet ihr diese Parzellen auch wieder im Baurecht abgeben?



Unter Baudirektor Hans-Peter Wessels entwickelt sich Basel rasant – und er hat noch viel vor. Foto: Florian Bärtschiger

Das ist ein Anliegen, das aus dem Mitwirkungsverfahren heraus gekommen ist. Wie dies im Detail umgesetzt wird, muss von Fall zu Fall entschieden werden, wenn die Projekte genügend reif sind.

Wird der Kanton auch selber bauen?

Auch das sind Optionen, doch so weit sind wir noch nicht. Es geht heute nur um die Typologie der Bauten, die dort entstehen können, und um einzelne Pilotparzellen, die es dort gibt und wo man relativ rasch loslegen kann. Doch eben, relativ rasch bedeutet eine Grössenordnung von drei bis fünf Jahren.

Werdet ihr Einfluss nehmen, damit auch preisgünstige Wohnungen entstehen?

Ja, selbstverständlich.

Rheinhattan ist ja schlussendlich auch daran gescheitert, dass man befürchtet hat, es werden ausschliesslich Luxuswohnungen entstehen.

Also, ich würde nicht sagen, dass Rheinhattan gescheitert ist. Überhaupt nicht. Rheinhattan war eine erste Idee, wie das Gebiet in Zukunft aussehen könnte. Es gab dann noch eine zweite Studie vom Büro Lin aus Paris, und das ist jetzt die dritte Entwicklungsstufe. Rheinhattan war eine wichtige Grundlage, um den Prozess in Gang zu setzen. Seither wurde enorm viel gearbeitet, und jetzt liegt ein viel differenzierteres

Konzept vor, in das die Anliegen aus den Quartieren prominent eingeflossen sind. Wie das neue Quartier schlussendlich genau aussieht, wird noch lange offenbleiben. Sicher ist jedoch, dass wir das Quartier in einer organischen Weise weiterentwickeln wollen und dass dort auch preisgünstiges Wohnen entstehen soll.

Sie werden die Ausführung nicht mehr als Regierungsrat erleben, da Sie in einem Jahr abtreten.

Das ist das Los von uns Baudirektoren. Stadtentwicklungen haben eine sehr lange Vorlaufzeit. Ich durfte einiges einweihen, das unter meiner Vorgängerin entwickelt wurde, und meine Nachfolgerin oder mein Nachfolger wird viel unter mir Entwickeltes einweihen müssen. Denn eines ist sicher: Die Entwicklung in Kleinhüningen und im Klybeck wird noch lange zu diskutieren geben.

Franziska Laur

Die Pläne für Kleinhüningen-Klybeck tönen noch etwas

1 Westfeld (Felix-Platter-Areal)

Aktueller Zustand Bis vor kurzem befand sich auf dem Gelände das Felix-Platter-Spital.

Was entsteht neu? Auf einem Teil des Areals ist ein Spital für Altersmedizin mit 280 Betten entstanden. Im alten Spital und auf dem restlichen Areal entstehen 500 Wohnungen.

Wer baut? Die Baugenossenschaft «wohnen & mehr» hat das Areal im Baurecht übernommen. Sie möchte ab 2022 mit der Vermietung der ersten Wohnungen beginnen.

Bewertung Der Innenhof soll ein Ort der Begegnung werden. Ob die Bewohner das schätzen und nutzen werden, wird sich zeigen.

Visualisierung: wohnen&mehr



2 Volta Nord/ Lysbüchel

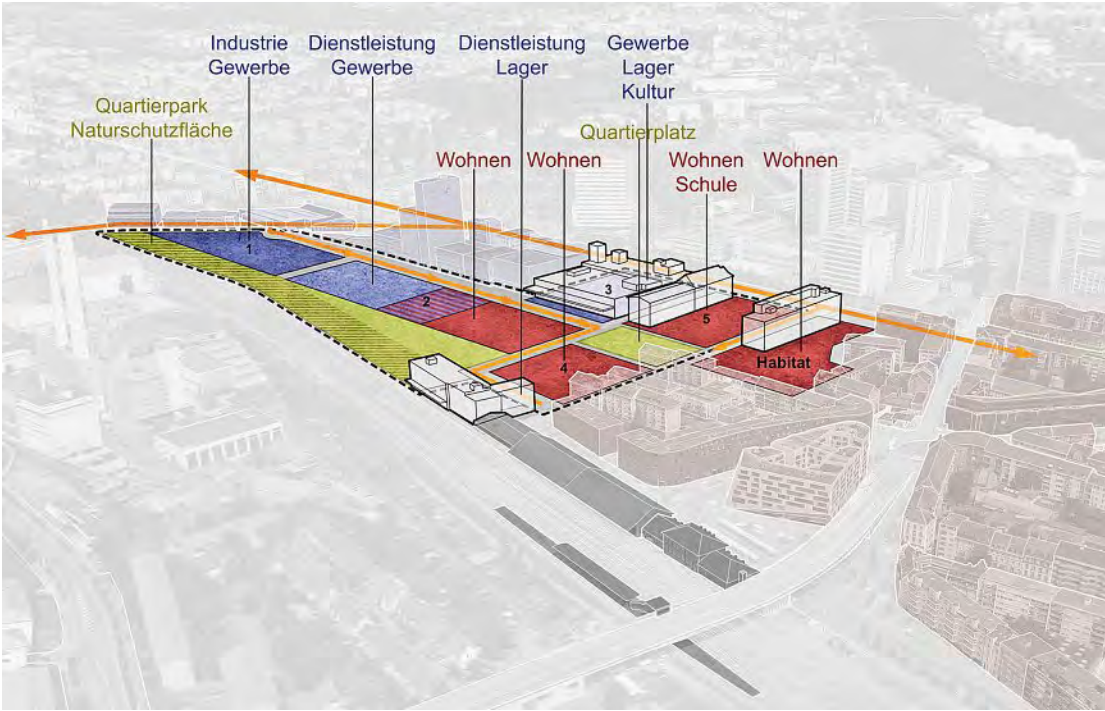
Aktueller Zustand Das Lysbüchel war ein reines Gewerbe- und Industrieareal. Am 28.11.2018 machten die Basler in einer Abstimmung den Weg frei für eine Überbauung.

Was entsteht neu? Geplant ist eine Mischnutzung mit Wohnungen für 2000 Einwohner, davon ein Drittel Genossenschaftswohnungen, ausserdem bis 3000 Arbeitsplätze und eine Primarschule.

Wer baut? Die Architekten sind noch nicht bekannt. Das Grundstück gehört den SBB und der Stadt.

Bewertung Das laute Gewerbe befürchtet, verdrängt zu werden. Nachbarschaftskonflikte wegen Lärm und anderen Immissionen sind programmiert.

Grafik: BVD Basel-Stadt



3 Klybeck/Kleinhüningen

Aktueller Zustand Novartis und BASF haben ihr Areal im Klybeck an private Investoren verkauft. Der Kleinhüninger Westquai steht für Zwischennutzungen zur Verfügung.

Was entsteht neu? Geplant sind Wohn- und Hochhäuser, ein Stadtpark, neue Rheinbrücken, eine Uferpromenade und eine neue Tramverbindung.

Wer baut? Das Konzept stammt vom italienischen Architekten Vittorio Magnago Lampugnani, der auch den Novartis-Campus entworfen hat.

Bewertung Der Verein «Zukunft Klybeck» befürchtet, sozial schwache Mieter könnten verdrängt werden. Er fordert Mitsprache.

Visualisierung: Diener Architekten



4 Rosental

Aktueller Zustand Das Rosental zwischen Messe und Badischem Bahnhof ist eines der ältesten Chemie-Areale. Einst wurden dort Textilfarbstoffe hergestellt. Der Agrarkonzern Syngenta hatte dort seinen Hauptsitz. Der Kanton hat ihm das Areal 2016 abgekauft. Syngenta bleibt noch etwa zehn Jahre lang Mieterin.

Was entsteht neu? Auf dem Gelände sollen primär Firmen angesiedelt werden.

Wer baut? Das ist noch offen.

Bewertung Es besteht vor allem die Chance, neue Firmen und damit neue Steuerzahler anzusiedeln.

Luftaufnahme (Situation heute):
BVD Basel-Stadt



Bauboom am Basel erfindet

Transformation Der Rückzug der Industrie ist eine Arealen können in den nächsten Jahren umgestaltet



Auf neun Transformations-Arealen, so gross wie etwa 160 Fussballfelder, werden

Martin Furrer

Vielen Baslern entfährt ein tiefer Seufzer, wenn Pressluftschlämmer die Luft erzittern lassen, Bauabschrankungen die Trottoirs versperren und sich Gruben auftun, die einen zu verschlingen drohen. Überall wird gebohrt, gemeisselt, gewerkelt, gebaut. Hört denn das nie auf?

Manch einer wünscht sich vielleicht insgeheim, in Basel gäbe es Regierungsräte wie einst die Zürcher SP-Stadträtin Ursula Koch. Die Vorsteherin des Hochbaudepartements wurde 1986 mit ihrem trotzigem «Zürich

ist gebaut!» zur Hoffnungsträgerin für viele lärmgeplagte Einwohner. Die freuten sich, nun würden Bagger und Kräne abziehen und es werde endlich Ruhe einkehren – für immer und ewig.

Ein Glücksfall

Doch Ursula Koch war falsch verstanden worden. Sie hatte nie die Absicht, den Status quo zu betonieren. Ihr Satz lautete, unverkürzt wiedergegeben: «Die Stadt ist gebaut. Sie muss nicht neu, sondern umgebaut werden.»

Was damals für Zürich gegolten haben mag, lässt sich heute auf Basel übertragen. Der Stadt-



Rheinknie – sich neu

städtebauliche Chance für den Stadtstaat. Riesige werden. Basels Gesicht verändert sich.

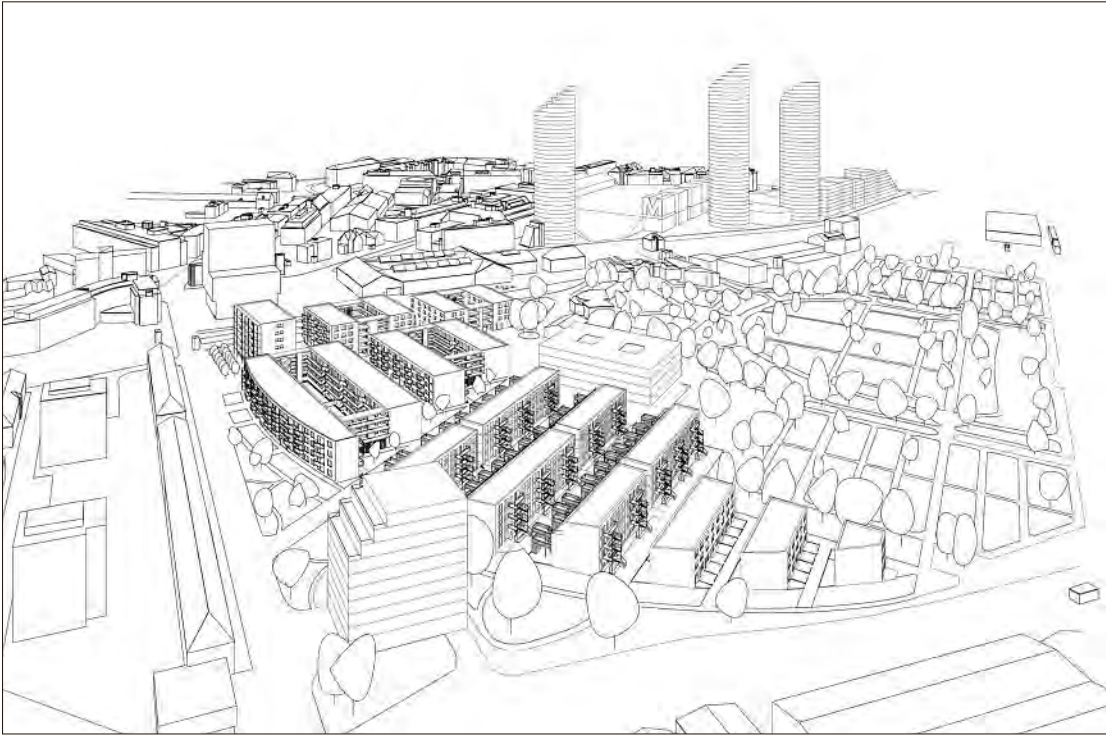


private und staatliche Investoren tätig werden. Foto: Stadtmodell (BVD Basel-Stadt)



6 Wolf

Aktueller Zustand Auf dem Areal des Güterbahnhofs Wolf befindet sich unter anderem ein Container-terminal der Firma SBB Cargo. **Was entsteht neu?** Auf dem Nordteil zwischen Schienenfeld und St.-Jakobs-Strasse entsteht das Quartier «Wolf Basel». Geplant sind 550 Wohnungen sowie Geschäfte, Restaurants, Büro- und Gewerbeflächen. **Wer baut?** Das Richtprojekt entstand auf Basis von Vorschlägen der Architekten Christ & Gantenbein und des Zürcher Architekturbüros EM2N. **Bewertung** Wie bei Volta Nord/Lysbüchel könnte der Mix von Gewerbe und Mietern zu Konflikten führen. Der Lärm der nahen Autobahn könnte belastend sein. Visualisierung: PONNIE Images



7 Walkeweg

Aktueller Zustand Auf einer Fläche, die rund acht Fussballfeldern entspricht, stehen heute Freizeitgärten. Das Gelände gehört der Einwohnergemeinde Basel-Stadt. **Was entsteht neu?** Der Kanton will ab 2022 preisgünstige und energiesparende Wohnungen für 700 Menschen sowie eine Primarschule erstellen. Die heutige Asylunterkunft nahe des Wolfgottesackers bleibt bis 2026 bestehen. **Wer baut?** Das Siegerprojekt haben die Architekten Camponovo Baumgartner aus Zürich entworfen. **Bewertung** Das unwirtliche Gebiet könnte städtebaulich aufgewertet werden. Für die Schrebergärtner ist es ein Verlust. Skizze: BVD Basel-Stadt



8 Dreispiß Nord

Aktueller Zustand Das Areal gehört der Christoph-Merian-Stiftung (CMS). Die Migros als Hauptnutzerin belegt das Areal mit dem M-Park, dem Obi-Baumarkt und einem Parkhaus sowie Parkplätzen. **Was entsteht neu?** Drei bis zu 160 Meter hohe Wohntürme sind geplant. Der OBI-Baumarkt wird in den M-Park integriert; auf dessen Dach entsteht ein Dachgarten. Die Parkplätze sollen in eine Tiefgarage verlegt werden. Die Migros investiert 800 Millionen Franken. **Wer baut?** Herzog & de Meuron. **Bewertung** Die Wohntürme werden zu reden geben. Die sozial tätige CMS will mit dem Projekt eine bessere Bewirtschaftung ihres Immobilienbesitzes erreichen. Davon profitiert ganz Basel. Visualisierung: Herzog & de Meuron



6 Roche-Areal

Aktueller Zustand Büro- und Laborgebäude der Roche wurden ab 1939 nach Plänen des Architekten Otto R. Salvisberg erstellt. **Was entsteht neu?** Anstelle des Verwaltungsbaus an der Ecke Grenzacher-/Peter-Rot-Strasse entsteht ein neues Forschungszentrum mit Büro- und Laborgebäuden. Zudem wächst ein zweiter Turm in den Himmel. Er wird bei seiner Vollendung 2022 mit 205 Metern das höchste Bürohochhaus der Schweiz sein. **Wer baut?** Herzog & de Meuron. **Bewertung** Roche investiert drei Milliarden Franken – ein wichtiges Bekenntnis zum Standort Basel. Die Anwohner im Wettsteinquartier leiden trotz grosser Rücksichtnahme durch Roche jahrelang unter dem Baulärm. Visualisierung: F. Hoffmann La-Roche AG



9 Nautentor

Aktueller Zustand Die Post hat ihr Betriebsgebäude Basel 2 im Jahr 1980 bezogen. Weil sie neue Verteilzentren in der Schweiz gebaut hat, stehen Räume leer. **Was entsteht neu?** Das im Volksmund «Rostbalken» genannte Gebäude soll bis auf das gleis-überspannende Trägerschoss abgetragen werden. Das neue «Nautentor» ist als dreigeschossige Konstruktion mit öffentlichem Durchgang und Zugängen zu den Bahnperons geplant. In drei neuen Hochhäusern sollen 400 Wohnungen erstellt werden. **Wer baut?** Der Bebauungsplan stammt vom Basler Architekturbüro Morger Partner. **Bewertung** Das Gundeli wird von einer besseren Anbindung an die Stadt profitieren. Skizze: www.nautentor.ch

Basel Stadt Land Region

Ein Unort soll zur Flaniermeile werden

Wettbewerb Der Birsig-Parkplatz zwischen Heuwaage-Hochhaus und Theatergässlein ist ein städtebaulicher Schandfleck mitten in der City. Jetzt lanciert das Baudepartement einen Wettbewerb zur Aufwertung der unwirtschaftlichen Gegend.

Martin Furrer

Die seltsamste Strasse Basels liegt zwischen Heuwaage und Barfüsserplatz. Sie beginnt beim Heuwaage-Hochhaus und führt via Stänzlergasse zum Theatergässlein. Dort endet sie in der Düsternis einer Sackgasse. Von 1949 bis 2005 befand sich in dieser Sackgasse eine Drehscheibe, damit die Autos überhaupt wieder herauskamen.

Die Strasse ist mit ihren gut 300 Metern etwa so lang wie die Gerbergasse. Doch es verirrt sich kein Tourist, kein Flaneur hierhin. Es ist keine normale Strasse. Die Strasse heisst offiziell «Birsig-Parkplatz». Das ist ein Teil ihres Identitätsproblems.

Wir befinden uns nicht gerade in der charmantesten Gegend der Stadt. «Bei Dunkelheit geht man als Frau hier nicht so gerne durch», sagt Corinna Ruppli, stellvertretende Geschäftsführerin des Restaurants Tibits.

Sie erzählt von Problemen mit Drogendealern und dem nahen Rotlichtviertel. Ruppli hat einen Traum. Sie wünscht sich den Ort als «Treffpunkt für alle, so wie es die Rhein-Riviera einer ist».

Degradiert zur Abstellfläche

Doch die Situation gleicht eher einem Albtraum. Die Strasse an bester Lage ist degradiert zur Abstellfläche für Personenautos und Lieferwagen. Der Birsig-Parkplatz ist dazu verdammt, ein Dasein im Schatten der quirligen Steinenvorstadt zu fristen. Dort ist Licht und Leben, dort wird gelacht und getrunken.

Hier bewegt sich kaum etwas – ausser den Automobilisten, die ihr Fahrzeug in eine der heiss begehrten Parknischen steuern, sobald endlich eine frei wird.

Die Autos haben Kontrollschilder aus Lörrach, Basel-Stadt, Bern, Basel-Landschaft, Solothurn. Unter ihren Rädern fließt, eingedolt, eingesperrt, mit den Ratten in den Untergrund verbannt, der Birsig dem Rhein entgegen.

Ein paar wenige Restaurants und Bars haben draussen Stühle und Tischchen installiert. Doch



Viel Raum für Autos, aber kein Ort zum Leben: der Birsig-Parkplatz, wie er sich heute präsentiert. Foto: Dominik Plüss

wer will sich schon in diesem unwirtschaftlichen Geviert aufhalten? Nur ein paar Raucher stehen auf dem Trottoir, weil sie drinnen nicht paffen dürfen. Fleckige Spuren an Häusercken zeugen davon, dass sogar manche Partygänger den Ort zum Kotzen finden. Nicht mal seinen Hund möchte man hier spazieren führen.

«Ziemlich schlimm hier»

Im Theatergässlein stinkt es nach Urin. Zwei Männer der Stadtreinigung sind dabei, die Treppe mit einem Hochdruckreiniger zu putzen. «Ziemlich schlimm hier», sagen sie. «Vor allem am Wochenende.» Um die Ecke befindet sich die Saxophon-Bar. «Wenn wir dort am Sonntagmorgen früh zwischen acht und neun Uhr reinigen wollen,

kommen wir manchmal fast nicht durch, so viele Betrunkene tummeln sich vor dem Eingang.»

Der Birsig-Parkplatz wirkt wie eine Wunde im Herzen der Stadt. Die Behörden scheinen sich dafür zu schämen. Deshalb hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) Mitte Dezember im Kantonsblatt einen Wettbewerb ausgeschrieben. Sein Titel: «Umwidmung Birsig-Parkplatz, Basel».

Das Departement sucht «Ideen, die den Raum neu programmieren und einen Imagewechsel herbeiführen». Wettbewerbsteilnehmer sollen die jetzt verborgenen «Qualitäten des Raums herauserschälen».

Ihre Projekte müssen sich «vom Nutzungsspektrum der Steinenvorstadt unterscheiden». Das BVD will den Unort in einen

«Raum des sozialen Austauschs, der Begegnung und des Aufenthalts» verwandeln. Die «Aufenthaltsqualität» soll «deutlich gesteigert» werden.

«Grosses Potenzial»

Es ist nicht der erste Anlauf zur Verbesserung der Situation. Bereits 2008 regten ein paar Grüne mit der Initiative «Öffnung des Birsig – eine Rivietta für Basel» an, das Flüsschen freizulegen und den Birsig-Parkplatz zu einer «Flaniermeile» aufzuwerten. Die Initianten zogen ihr Begehren zurück, nachdem ihnen der Grosse Rat versprochen hatte, die Sache selber an die Hand zu nehmen.

2010 gab die Regierung zu bedenken, den Birsig könne man nicht einfach so freilegen. Im

Tunnel seien Fernwärme- und Telekommunikations-Kabel verlegt. Für die müsse man einen neuen Platz finden.

Das Areal habe aber ein «unbestritten grosses städtebauliches Entwicklungspotenzial», lautete ihr Fazit. Deshalb versprach der Regierungsrat, einen Wettbewerb zu lancieren, sobald die Realisierung des Kunstmuseum-Parkings – und damit ein Ersatz für die rund 100 wegfallenden Parkplätze – in greifbare Nähe rücke.

«Situation unbefriedigend»

Jetzt, neun Jahre später, wird das Kunstmuseum-Parking gebaut – und der Wettbewerb ist eröffnet. Wird die Ödnis im Zentrum also in nicht allzu ferner Zukunft zur Oase?

Die zwei Verkäuferinnen im Schokoladengeschäft Othmar Richter AG sind skeptisch. «Es wäre verheerend, wenn die Parkplätze, die heute schon extrem umkämpft sind, wegfallen würden», sagen sie: «Unsere Lieferanten und Kunden sind jedenfalls froh darum.»

Die Besitzerin des Hair-und-Beauty-Salons Ailo's sagt: «Eine Art Promenade würde den Birsig-Parkplatz aufwerten. Viele Geschäftsleute hier sehen das so wie ich. Aber wir mögen nicht recht daran glauben, dass sich etwas ändern wird.»

Andreas Tereh, Begründer der Initiative «Öffnung des Birsig», ehemaliger Riehener Gemeinderat der Grünen und heute Mitglied der Wettbewerbs-Jury, stellt fest: «Der Birsig-Parkplatz sieht noch immer aus wie 2008, als ich die Initiative lanciert habe. Die Situation dort ist unbefriedigend und städtebaulich unsinnig.»

Es habe lange gedauert von der Ankündigung des Wettbewerbs durch die Regierung bis zu seiner Ausschreibung, sagt Tereh. «Ich hätte mir gewünscht, dass es schneller gegangen wäre. Aber es ist eben nicht immer Weihnachten.»

«Hundert Ideen»

Urs Preisig, Präsident des Quartiervereins «Lääbe in der Innerstadt», sitzt ebenfalls in der Jury. Wer heute an einem Samstagabend den Birsig-Parkplatz entlanggehe, sagt er augenzwinkernd, laufe Gefahr, überfahren zu werden, wenn dort heissblütige Jugendliche die Motoren ihrer Autos aufheulen liessen.

Er wolle dem Ideenwettbewerb nicht vorgreifen, betont Preisig. «Aber wenn Sie nur schon zehn Schritte auf dem Birsig-Parkplatz gemacht haben, kommen Ihnen bereits hundert Ideen, was man alles verbessern könnte.»

Eine Taube flattert hoch in der seltsamsten Strasse Basels. Selbst sie scheint sich hier nicht wirklich wohl zu fühlen.

«Was immer der Wettbewerb bringen mag», sagt Preisig, «es kann nur besser werden hier.»

Video- und Audiobeiträge



«Protest gegen Wohnungsnot in Basel»

(Telebasel News, 20.10.2018, 2:14 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=a8d5be10-02ba-4266-88b1-4f62d3934b96>



«Bürgerliche wollen Stadtteilsekretariate abschaffen»

(Telebasel News, 08.12.2018, 2:35 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=15505231-ef38-47a5-9e4e-71395c13f7e3>



«Streit um Stadtteilsekretariate»

(Telebasel News, 03.01.2019, 2:48 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=4a768fa3-3b0a-450e-85f5-31bf8f9db257>



«wirsindklybeck – Aus dem Klybeck wird ein Museum!

Menschen aus dem Quartier werden porträtiert»

(Radio X, 21.05.2019, 3:03 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=5f9a0a93-c835-4e7b-b5e1-56656f597c5d>



«Quartierbefragung, einmal anders: St. Johann»

(Radio SRF, Regionaljournal BS/BL, 08.06.2019, 6:00 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=06c0fca9-8850-476c-97be-43c5861d483a>



«Verein kämpft für «bewohnbares» Klybeck-Areal»

(Telebasel News, 05.07.2019, 2:55 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=fdaf4160-93e2-43d2-9f5f-a2ffcd3c9568>



«Zusammenleben in der Schweiz: Das Gundeldinger Quartier in Basel»

(Radio SRF, Regionaljournal BS/BL, Sommerserie, 07.08.2019, 14:24 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=e82ee9d9-0c37-4024-8445-5911dfcd0ecc>



«Immer mehr Quartiermärkte in Basel-Stadt»

(Radio SRF, Regionaljournal BS/BL, 17.10.2019, 4:18 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/7069814a-b9ec-4dc0-9a5c-1e3f4a2e70a7/media=22e91b1d-4dcd-436b-ba8f-f2348ea30612>

Impressum

Basler Stadtbuch, Dossier 2019:
Quartiere in Bewegung

Redaktion: Christoph Merian Stiftung, Abteilung Kultur
Redaktionsschluss: Januar 2020
Lektorat und Korrektorat: Dr. Rosmarie Anzenberger
© 2019 Leitartikel (S. 2–8): Christoph Keller
© 2019 Abbildungen (S. 11–14): siehe Bildlegenden
www.baslerstadtbuch.ch

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

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.

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung, www.cms-basel.ch
www.baslerstadtbuch.ch