Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 89 (2002)

Heft: 10: Stadtvilla, Stadthaus, Parkhaus = Villa urbaine, maison urbaine, maison dans le parc = Urban villa, town house, park house

Artikel: Spektrum Schweiz : Stadt im Umbau

Autor: Buchmüller, Lydia / Cabane, Philippe / Pfaff, Lilian

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-66465

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Stadt im Umbau

Die Stadt Basel ist längst über ihre Kantonsgrenzen hinausgewachsen und hat sich zur trinationalen Agglomeration entwickelt. Welche städtebaulichen Möglichkeiten sich dadurch ergeben, hat uns ebenso interessiert, wie der Blick auf die neuen Arealplanungen innerhalb der Stadt. Wir unternahmen den Versuch einer Bestandesaufnahme und hinterfragten gleichzeitig die Visionen, die hinter den städtebaulichen Entwicklungszonen stecken. Anlass hierzu gab unter anderem der jüngst entschiedene Wettbewerb für das DB-Areal sowie die anhaltenden Diskussionen über das Hafengebiet.
Zu der allerorts bestaunten hohen Dichte an guter Architektur in Basel haben wir die jüngsten Bauten hinzugefügt. Carl Fingerhuths Credo die «Stadt ist im permanenten Umbau» war bei der Auswahl der Projekte mitbestimmend, denn auffällig viele An- und Umbauten oder auch Eingriffe in die vorhandene innerstädtische Bausubstanz werden auf den folgenden Seiten präsentiert. Hier zeigt sich die architektonische Qualität vor allem im Umgang mit der bestehenden Stadt und dem Wohnen. **L.P./A.R.**

Lydia Buchmüller: Stabsstelle Amtsleitung Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt

Philippe Cabane: Redaktor bei tec 21, Soziologe und Stadtplaner, Mitinitiant des Zwischennutzungsprojektes nt/Areal in Basel

Lilian Pfaff: Kunst- und Architekturhistorikerin, Basel, Gesprächsleitung

Andreas Reuter: Architekt, sabarchitekten, Basel

Lilian Pfaff: Basel gilt als Hochburg der zeitgenössischen Architektur, womit hängt das eurer Meinung nach zusammen ?
Lydia Buchmüller: Das hängt meiner Meinung nach mit einer lang gewachsenen Kultur zusammen, die ihre Wurzeln nicht nur im Städtebau von den Kelten über die Römer ins Mittelalter und bis heute hat, sondern auch in der kulturellen Tradition des Humanismus, einer sehr frühen Universitäts- und auch Reisekultur, dem Bildungsbürger- und dem Mäzenatentum, d.h. auch von zahlreichen Persönlichkeiten, die Basel prägen und geprägt haben.

Carl Fingerhuth

Philippe Cabane: Das trifft auch für viele andere Städte zu. Basel aber zeichnet sich nicht nur durch eine lange Kultur, sondern speziell auch durch die Leistungen des ehemaligen Kantonsbaumeisters Carl Fingerhuth (von 1979–1994) aus. Er hat in den 80er-Jahren in Basel eine bewusste Architekturpolitik ins Leben gerufen und damit den Grundstein für die heutige Architektur-Hochburg Basel gelegt. Indem er das Wettbewerbswesen zum Erwachen brachte, förderte er nicht nur das Bewusstsein für eine qualitativ hoch stehende Architektur, sondern ermöglichte überdies dem Nachwuchs, sein Können unter Beweis zu stellen. Natürlich darf die Rolle der Privaten, etwa der Firma Hoffmann La Roche mit ihrem Hausarchitekten Otto Rudolf Salvisberg oder der Christoph Merian Stiftung, nicht unerwähnt bleiben.
Buchmüller: Als damaliger Kantonsbaumeister war er für den Hochbau, nicht jedoch für die Planung zuständig. Aufgrund seiner gesamtheitlichen Sichtweise und auch seiner charismatischen Persönlichkeit hat er die Architektur und auch den Städtebau gerade über den Planungsprozess, d.h. im frühesten Entstehungsstadium, mitbestimmt. Ohne seine Handschrift, welche die Masterplanung Euroville am Bahnhof SBB mass-

geblich geprägt und mitgestaltet hat, wäre Euroville heute nicht das, was es ist, nämlich ein Konglomerat von höchster architektonischer und städtebaulicher Qualität.

Andreas Reuter: Carl Fingerhuth hat nach dem grossen Bauboom der 70er-Jahre, als überall Kritik an den Entwicklungen laut wurde, eine neue Strategie eingeführt, indem er gesagt hat, «die Stadt ist gebaut». Er versuchte mit kleinen Eingriffen etwas zu bewirken. Heute schaut man schon wieder viel grosszügiger auf die Stadt, wozu sicherlich auch die Studie von Herzog & de Meuron «Eine Stadt im Werden (1991)» beigetragen hat, nämlich Basel nicht mehr nur als Stadt, sondern zusammen mit der Agglomeration zu betrachten.

Buchmüller: Ob schon im frühen Wirken von Carl Fingerhuth erste Spuren und Ideen, die in die Publikation «Die Gestalt der postmodernen Stadt» gemündet haben, angelegt gewesen sind oder nicht, muss Hypothese bleiben. Wenn man diese Schrift von Fingerhuth liest, wird deutlich, dass er eine sehr eigenständige Stadtbautheorie entwickelt hat. Wichtig ist ihm, das Spiel der Regeln und Codes deutlich zu machen, woraus ersichtlich wird, wie Stadt entsteht und worauf Stadt beruht. Hier zieht er die Sprache als Referenz heran, mit ihren Regeln der Grammatik, der Rhetorik, der Rechtschreibung usw. Strassen liest er da wie Satzstrukturen, Häuser wie Worte. Wörter sind zeitbedingter und kurzlebiger als grammatikalische Strukturen, die sich über Jahrzehnte und Jahrhunderte in die Stadt festschreiben. Worte können einfacher ausgetauscht werden, aber auch sie müssen immer in den Satz- und Sinnzusammenhang hineinpassen.

Cabane: Fingerhuth war wohl einer der wenigen im deutschsprachigen Raum, der den Sinn postmodernen Denkens begriffen hat. Postmoderne war für ihn nicht nur eine formal-historische Angelegenheit, die zitierend ein historisches Vokabular verwendet, sondern auch eine geschichtliche Angelegenheit im Sinne von historischer Transformation. Den Slogan «die Stadt ist gebaut» modifizierte er in «die Stadt ist im permanenten Umbau». Das war sehr nahe bei dem, was Stimmann in Berlin als «kritische Rekonstruktion» betrieb. Basel verdankt seine Stellung in der Schweizer Architektur wesentlich den Leistungen Carl Fingerhuths. Wenn heute aber zahlreiche Wettbewerbe veranstaltet werden, dann mehr, weil es das öffentliche Beschaffungswesen vorschreibt, als aus der direkten Motivation einer Architektur- und Planungspolitik.

Trinationale Agglomeration

Pfaff: Die Stadt Basel wächst schon seit langem über ihre Grenzen hinaus. Gibt es Strategien für eine zukünftige Entwicklung ?

Buchmüller: Die regionale Zusammenarbeit zwischen Basel-Stadt und Basel-Land hat eine mehr als 25 Jahre alte Tradition und zeigt sich in Kooperationen wie dem gemeinsamen Lufthygiene- und Forstamt, der Regionalplanungsstelle und der Wirtschaftsförderung. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde mit der REGIO BASILIENSIS intensiviert. Zu erwähnen ist hier aber auch die Oberrheinkonferenz und das im vorletzten Jahr neu unterzeichnete Abkommen von Bonn. Mit der Tagung «Entwicklung der Dreiländer-Agglomeration D-F-CH; eine Zukunft zu Dritt» wurde die schweizerische Zusammenarbeit auf die Trinationale Agglomeration Basel (TAB) ausgeweitet. Seit mehreren Jahren wird nun das Interreg-Programm TAB als EU-Förderprogramm bearbeitet. Hier ist insbesondere das TAB-Leitbild mit vier Teilleitbildern zu erwähnen, und hervorheben möchte ich das städtebauliche Leitbild von Feddersen & Klostermann, weil dieses für eine (grenzüberschreitende) Region meines Wissens ein Novum ist. Ich möchte aber den mir wichtigen Vorbehalt anbringen, dass es heute noch keine konkreten Überlegungen gibt, die über die reine Raumplanung hinausführen; damit meine ich den Einbezug weiterer Politikbereiche wie Wirtschafts-, Steuer-, Bildungs-, Gesundheits-, Wohnungspolitik usw.

Cabane: Hier liegt gerade der Schwachpunkt des TAB-Konzepts. Es bleibt einem Verständnis von Stadtentwicklung verhaftet, das Entwicklung fast ausschliesslich in der Bereitstellung von baulichen Angeboten wie Bauzonen, technischen oder sozialen Infrastrukturen sieht. Ein grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept müsste mehr bei der sozialen und politischen Integration als Bewusstsein einer gemeinsamen Stadtgesellschaft ansetzen als bei baulichen Massnahmen.

Pfaff: Ich möchte hier nochmals auf die Arbeiten von Feddersen & Klostermann zurückkommen...

Buchmüller: Feddersen & Klostermann haben auf praktischer Ebene entwickelt, was in der Zwischenstadtdiskussion von Tom Sieverts theoretisch diskutiert worden ist.

Cabane: Ihre Arbeit ist stärker vom Landschaftsraum her gedacht als die Studie von Herzog & de Meuron. Zwar gehen letztere von topographischen und landschaftlichen Phänomenen aus, weisen aber in erster Linie wieder Bauflächen und objekthafte Signaturen aus.

Herzog & de Meuron: «Eine Stadt im Werden»

Pfaff: Die Studie von Herzog & de Meuron spielt heute also keine Rolle mehr?

Cabane: Das würde ich so nicht behaupten. Die Studie von Herzog & de Meuron und Rémy Zaugg hat gerade eine ganzheitliche Sichtweise von Basel als grenzüberschreitendem städtischem Konglomerat vorgelegt. Bilder wie die Stadt «entlang dem Rhein», «entlang den Gleisfeldern» oder «entlang den Tälern» haben auch heute noch kaum an Aktualität eingebüsst. Dagegen scheint der städtebauliche Ansatz eines radiokonzentrischen Systems angesichts der völlig andersartigen Verteilung von Standortvorteilen durch die S-Bahn widersprüchlich. Was heute gilt, ist die zeitliche Distanz. Mit der S-Bahn rückt das weiter entfernte Sierentz zeitlich näher zu Basel als dies vermutlich bei Village Neuf der Fall sein wird. Dies krempelt die Sichtweise einer homogenen Verdichtung in einem radiokonzentrischen Stadtsystem völlig um.

Reuter: Die Studie ist in dem Sinne heute noch aktuell, als sie keine konkreten planerischen Eingriffe in die Stadt vorschlägt. Sie ist keine Anweisung zum Handeln, kein Bebauungsplan, sondern setzt sich vielmehr mit der Frage nach der Stadt im Werden auseinander. Insofern wollten ihre Vorschläge namentlich die Diskussion beleben. Diese Diskussion wird nun heute anhand der verschiedenen konkreten Planungen in der Stadt weitergeführt.

Buchmüller: Es gibt auch neuere, sehr aktuelle von Herzog & de Meuron produzierte Bilder. In ihrem Studienauftrag Entwicklungsplanung Dreispitzareal ziehen sie für ihre planerisch städtebaulichen Vorschläge das Bild Manhattens heran. Neben der Arealform, die jener der Halbinsel Manhattan gleicht, finden sich hier auch der «Broadway» und die hohen Baudichten am Arealkopf und -ende, die das Bild von Manhattan aufleben lassen. Diese Bilder in Verbindung mit den Slogans «Wohnen auf dem Broadway», «Campus des Bildes» und «Hängende Gärten» bestechen in ihrer unmittelbaren Bildhaftigkeit. Ob Manhattan als Herz von New York aber ein mehrfach treffendes Bild für das Dreispitzareal Basel ist, möchte ich in Frage stellen, weil es ein Bild sein kann, das wichtige Faktoren verschleiert. Vielleicht wird es morgen mehrere Herzen in Basel geben, nämlich das DB-Güterbahnareal, den Novartis-Campus, das Güterbahnareal Wolf, das Dreispitzareal sowie das Multiplexzentrum Heuwaage, die Messe und die Innerstadt Basel oder auch das Rheinufer. Ob Basel allerdings so viele neue Mittelpunkte vertragen wird, ist fraglich. Im Moment müssen wir von vielen unzusammenhängenden Einzelplanungen sprechen. Wie viele Arbeitsplätze braucht es noch, wenn noch nicht einmal die Eurovillebauten an hervorragender städtebaulicher Lage voll ausgemietet sind. Ich meine, jetzt muss dringend nachgeholt werden, was im Detail noch nicht studiert worden ist: Der Gesamtzusammenhang dieser Planungen muss durchdacht werden.

Arealentwicklungen

Pfaff: Welche Hoffnungen stecken hinter den Arealentwicklungen?
Cabane: Zur Zeit zeichnet sich in Städten von der Grösse Basels ein Wandel bezüglich ihrer möglichen Rolle im Netz der urbanen Zentren ab. Basel ist bereits eine Stadt zweiter Ordnung. Wachstum ist nicht zwingend vorausgesetzt. Basel kann nicht wie Zürich von sich aus mit den Metropolen mithalten. Auch wenn der globale Urbanisationsprozess anhält und die Metropolen zu Megalopolen mutieren, riskieren Städte wie Basel ein ähnliches Schicksal zu erleiden wie einst kleinere Städte aus dem industriellen Zeitalter. Ihre Bedeutung als wirtschaftlicher Standort sinkt, und sie transformieren sich zu Wohnstädten, die vielleicht einen Wakkerpreis wert sind, aber keinen Funken Urbanität mehr versprühen. Deshalb ist wichtig, welche Politik eine Stadt verfolgt und an welche Zielgruppen sie sich richtet. Ob das unumstössliche Hauptziel der Basler Stadtentwicklungspolitik – das Anlocken und Behalten von guten Steuerzahlern – ausreichen wird, damit der aktive und innovative Nachwuchs nicht nach Zürich abwandert, wird sich ja zeigen.
Reuter: Das klingt ein wenig resignierend für Basel. Basel als Vorort von Zürich kann kein Ziel sein. Die Metropolisierung von Zürich darf Städte wie Basel nicht zum Vorort degradieren. Um dem entgegenwirken zu können, übernehmen die «neuen» Areale eine wichtige Katalysatorfunktion.
Cabane: Ich bin nicht resigniert, aber es geht hier offenbar um einen Wachstumsmythos, der offen dikutiert werden muss. Das heisst nicht, dass keine Transformation und wirtschaftliche Prosperität möglich wären. Aber die heutigen Planungen von grossmasstäblichen Projekten operieren, als ob eine Nachfrage a priori gegeben wäre. An vielen Standorten stellt sich das Problem, dass eine Nachfrage erst geschaffen werden muss. Hier muss die Qualität des Angebots stimmen und vor allem ein günstiges soziokulturelles Umfeld für die anvisierten Zielgruppen geschaffen werden.
Buchmüller: Ein Areal oder mehrere Arealentwicklungen im traditionell planerischen Sinn alleine können sicher keine Katalysatorfunktion übernehmen. Hier muss viel mehr passieren. Ohne Streetparade und die Liberalisierung des Gastwirtschaftgesetzes wäre Zürich nicht, was es heute ist. Gerade diese weichen Voraussetzungen «Wirtschafts-, Kultur- und Lebensqualität» fehlen noch in Basel. Dennoch sind die Voraussetzungen insgesamt in Basel relativ gut. Basel besitzt eine sehr hohe Wohnqualität. Mit den Mitteln des Mehrwertabschöpfungsfonds, die zweckgebunden für die Schaffung und Verbesserung öffentlicher Grünanlagen eingesetzt werden können, wird die schon heute sehr grüne Stadt sogar noch grüner und auch ökologischer werden. In Basel gibt es aber auch sonst optimale Voraussetzungen, um die weichen Standortfaktoren noch mehr in Wert zu setzen. Wichtige Bausteine hierfür ergeben sich aus der Art, wie man in der Stadt mit der Beteiligung der Bevölkerung umgeht: die Werkstadt Basel, die Integrationspolitik oder die Integrale Aufwertung Kleinbasels, aber auch die Engergie- und Umweltpolitik. Ein grosses Potenzial liegt weiter auch darin, dass Basel ein Stadtkanton ist, und damit den direkten Zugang zum Bund hat. In Basel können aus diesem Grund gewisse Themen früher und direkter aufgegriffen werden als in anderen Städten.
Cabane: Du zeichnest da ja ein sehr schönes Bild von der institutionellen Seite aus. Mir fehlt aber eine andere Generation. Die jüngere Generation ist bei der Architektur nicht vorhanden. Die meisten jungen Architekten gehen weg, direkte Einflüsse auf die Verwaltung sind nicht möglich, eine alternative Kultur fehlt.

Förderung junger Architekten

Pfaff: Eigentlich müsste Basel doch ein Interesse daran haben, junge Architekturbüros zu fördern und in die Planungsprozesse einzubinden?
Buchmüller: Es ist nicht so, dass junge Architekten in Basel keine Chancen haben. Es werden auch Wettbewerbe für junge ArchitektInnen ausgeschrieben, wie das Beispiel Schützenmattpavillon und Multiplex und Neugestaltung Parkanlage «Nachtigallenwäldli» zeigen. Es ist aber auch richtig, dass es sich hier eher um kleinere Bauaufgaben handelt. Als ehemalige Generalsekretärin von EUROPAN SUISSE stehe ich diesem Faktum aber nicht negativ gegenüber, weil hier die Jungen eine echte Chance haben, einen Wettbewerb nicht nur zu gewinnen, sondern auch einen Bauauftrag zu erhalten. Ein mir bekanntes Gegenbeispiel eines grossen Wettbewerbs ist die Präqualifikation zum Messe Basel Wettbewerb, wo zu 34 ausgewählten Teams im Sinne einer «wild card» 4 weitere jüngere Büros zum Wettbewerb mit eingeladen worden sind. Es zeigt sich selbstverständlich aber auch, dass junge Architektenbüros gegenüber sehr renommierten Büros aufgrund ihrer Wettbewerbsleistung durchaus reüssieren können. Als jüngstes Beispiel möchte ich hier das Siegerprojekt DB-Güterbahnareal von Ernst & Niklaus, Architekten ETH/SIA, Aarau, nennen.
Reuter: Ich finde es aber trotzdem schade, dass die jüngeren Büros für die grösseren Planungsprozesse kaum beigezogen werden. Denken wir doch gerade an Areale wie das Dreispitz- oder auch das Schellenmätteliareal, wo die jungen Büros nicht zum Zuge kommen. Oder aber auch an die öffentlichen Wettbewerbe, in deren Jurys kaum jemals ein junger Architekt sitzt. Ich wünschte mir, dass gerade auch in diesem Bereich vermehrt junge Architekten zu Wort kommen und damit zur Verantwortung gezogen werden.
Cabane: Ich finde es beinahe peinlich, wieviel Geld an die etablierten Architektur- und Ingenieurunternehmungen für Arbeiten verschwendet wird, die nichts oder nur wenig bringen, respektive gar nicht nötig wären, während für ein junges innovatives Büro bereits eine kleine Auftragssumme als zu grosses Risiko angesehen wird, obwohl man hier zumindest einen interessanten Ansatz erwarten kann. Angesichts der Unsummen, die verplant werden, wäre es ohne Probleme vertretbar, den Nachwuchs mit Aufträgen zu versorgen. 50 000 Franken Honorarsumme pro Jahr wären angesichts der noch harmlosen Kostenstruktur junger Büros bereits genug, um nicht wertvolle Zeit für die Akquisition zu verschwenden.

Integrale Aufwertung

Pfaff: Welche Rolle spielt die Integrale Aufwertung Kleinbasels (IAK) bei der Stadtentwicklung?
Buchmüller: Es gibt zwei verschiedene Strategien bei der Integralen Aufwertung Kleinbasels in Bezug auf die Schaffung von neuem Wohnraum. Es soll wie z.B. auf dem DB-Güterbahnareal neuer Wohnraum entstehen, oder es sollen aus Kleinwohnungen Grosswohnungen gemacht werden. Da der Leerwohnungsbestand bei den Kleinwohnungen in Kleinbasel sehr gross ist, können die betroffenen Haushalte mit oder ohne Hilfe der Verwaltung wiederum eine Kleinwohnung in Kleinbasel finden, wenn nötig sogar im selben Quartier oder Schulkreis. Natürlich findet durch jede Aufwertungsmassnahme auch eine Gentrifizierung statt, diese ist in Kleinbasel aber auch durchaus erwünscht, da der Auszug von Schweizerfamilien sich auch für ausländische Familien z.B. gerade in den Schulen negativ auswirkt. Wenn eine Schule bis zu 90% fremdsprachige Kinder aufweist, so ist das Deutschlernen für Migrantenkinder schwierig. Ob mit dem Bezug des DB-Güterbahnareals tatsächlich mehr deutschsprachige Kinder in die Kleinbasler Schulen gehen werden, ist aber fraglich. Hier besteht die Gefahr, dass junge Familien zwar einziehen, das neue Quartier aber spätestens mit dem Einschulungsalter der Kinder verlassen. Damit könnte das DB-Güterbahnareal zu einem Durchgangsquartier werden, was sowohl für die Investorenseite als auch für Kleinbasel nicht gut wäre. Aus diesem Grund setzen die Integrationspolitik und das Projekt Integrale Aufwertung Kleinbasel (www.stadtentwicklung-basel.ch/kleinbasel) auf einen möglichen Aufstieg im Quartier, d.h. es soll der Tatsache entgegengewirkt werden, dass ein sozialer Aufstieg ein Auszug aus Kleinbasel nach St. Johann und von hier aus ins Gundeldinger Quartier bedeutet.
Reuter: Und da liegt nun das Potenzial der «neuen» Areale. Im Rahmen der konketen Planungen wie z.B. im DB-Areal werden nun auch in den um-

liegenden Quartieren Veränderungsmöglichkeiten sichtbar. Die Entwicklung dieser Gebiete muss sich in den Quartieren niederschlagen und auch hier zu Veränderungen führen.

Cabane: Bei Stadtentwicklungsvorhaben wie der IAK muss der Tatsache ins Auge gesehen werden, dass die Aufwertung von ganzen Quartieren auch mit dem Risiko einer Verdrängung der einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen verbunden ist. Für die kulturell aktiven Gruppen ist dies weniger schlimm, weil sie trotz niedrigen Einkommens einen hohen sozialen Status geniessen und auch in der Lage sind, allein durch ihre Präsenz und ihr Wirken einen neuen Standort aufzuwerten. Allen Randgruppen aber, und das sind viele in Kleinbasel, droht die Verdrängung in die Agglomeration. Persönlich stelle ich mich auf den Standpunkt, dass es nicht nur darum gehen kann, ein Angebot für potenzielle gute Steuerzahler in Form eines «hübsch» aufgemachten Stadtquartiers zu schaffen, sondern auch darum, den schlechten Steuerzahlern dazu zu verhelfen, gute Steuerzahler zu werden.

Reuter: Leider werden die Areale heute, so erscheint es jedenfalls nach aussen hin, in ihrer Entwicklung sehr isoliert betrachtet. Während sie in der Öffentlichkeit einzeln diskutiert werden, bleibt ihr Zusammenhang im Unklaren. Bei der Umsetzung einzelner Planungen in konkrete Bauprojekte wird sicherlich auch die Architektur neben der Frage nach der Nutzungsvielfalt eine wesentliche Rolle für die Art der Bewohner spielen. Es ist schwierig, in der bestehenden Struktur Kleinbasels eine Vielzahl neuer Wohnformen zu entwickeln. Meist beschränken diese sich darauf, in den bestehenden Häusern durch das Zusammenlegen von zwei Wohnungen grössere Wohnungen zu schaffen. Neue Wohnformen sind aber sehr wohl möglich und auch nötig. Dies wird sicher ein wichtiger Faktor bei der weiteren Planung der «neuen» Areale.

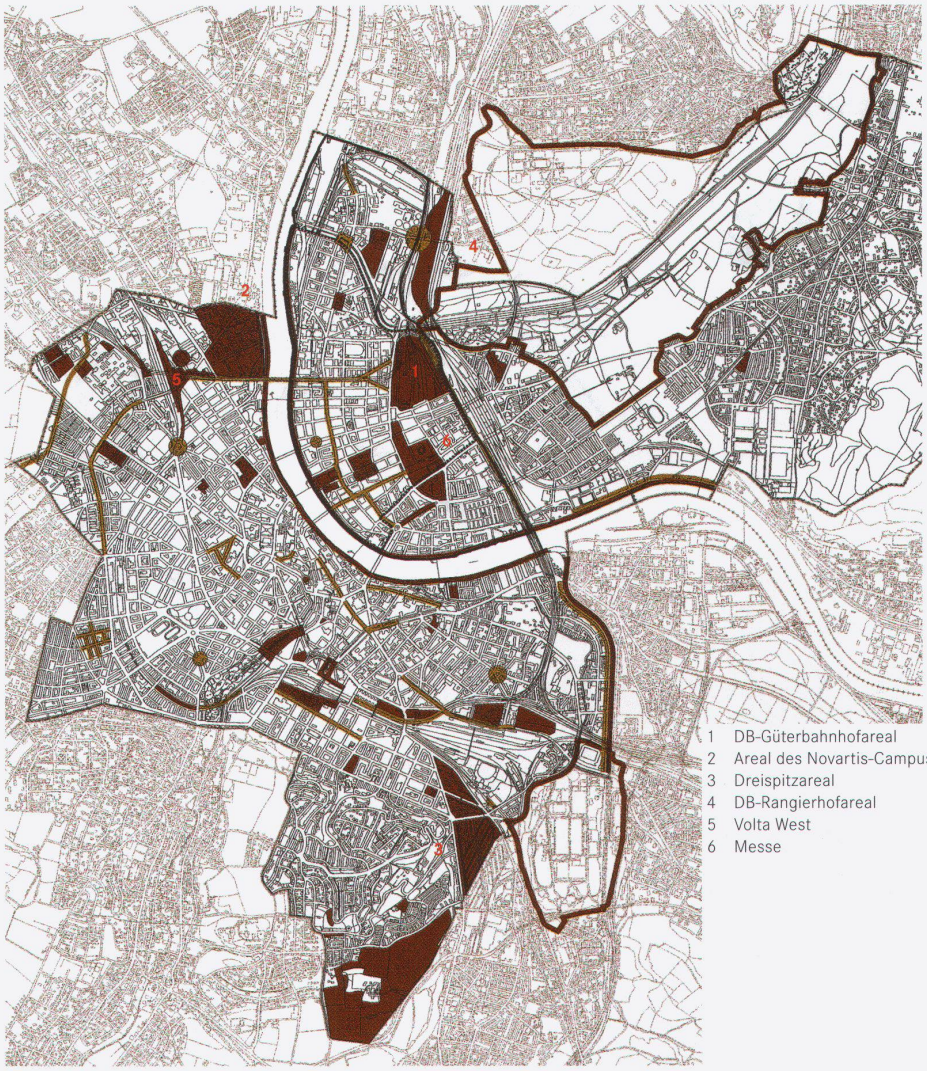
Cabane: Gute Architektur ist mit Sicherheit eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung dafür, dass sich eine anvisierte Zielgruppe auch am gewünschten Standort ansiedelt. Ein Standort lebt eben auch von ganz anderen Faktoren. So ist und bleibt wichtig, wer in der Nachbarschaft wohnt und welches Image der Ort hat. Das trifft für die ausländischen Bevölkerungsgruppen genau so zu wie für die Kulturszene. Wenn das DB-Güterbahnhofareal heute positiv wahrgenommen wird, dann kann ich heute mit Recht behaupten, dass dies weniger mit den über die Ideenwettbewerbe gewonnenen Zukunftsbildern zu tun hat, als mit den inzwischen stadtbekannten Zwischennutzungen im Rahmen des Projekts nt/Areal.

Basel am Rhein

Pfaff: In welche Richtung entwickelt sich die Stadt Basel und welches räumliche Potenzial bietet der Rhein?

Buchmüller: Aus stadtplanerischer Sicht weiss ich nicht, ob es ein anderes oder besseres Basel wäre, wenn man sich all die angesprochenen Arealentwicklungen als gebaut vorstellt. Basel ist eine der wenigen Städte, die keine Luxuseinkaufszone besitzen. Man scheint sich hier nie prinzipiell Gedanken gemacht zu haben, welche Nutzungen sich wo in der Stadt ansiedeln sollen. Die neuen Arealentwicklungen haben mit Ausnahme des «Campus des Wissens» von Novartis nichts mit dem Rhein zu tun. Da der Rhein der zentrale Nerv und das Rückgrat Basels ist, ist Lenkung notwendig. Man kann jedoch nur lenken, wenn man sich Leitplanken setzt und eine Gesamtschau vor Augen hat. Genau das wollen wir mit dem Aufbau der neuen Organisationseinheit Stadtentwicklung erreichen. Wenn man Wohnen oder auch Freizeit am Rhein wirklich propagieren will, wird es Verschiebungen in der Bevölkerungs- und Nutzungsstruktur geben und die Einsicht, dass eine Stadt kein statisches Gebilde ist, und das ist gut so.

Cabane: Der Rhein muss meines Erachtens öffentlich bleiben und darf nicht von einer Gruppe von exklusiv wohnenden First-Class-Steuerzahlern privatisiert werden. Was mir am Rhein am meisten fehlt, ist das öffentliche Verkehrsmittel. Andere Städte wie Bangkok, Amsterdam oder Venedig haben längst erkannt, dass die Wasserwege eine hervorragende Alternative zum städtischen Verkehr auf der Strasse sein können. Wo aber ist das Schiff, das mich im 15 Minutentakt vom Stadtzentrum nach Hüningen oder Weil bringt?



1 DB-Güterbahnhofareal
2 Areal des Novartis-Campus
3 Dreispitzareal
4 DB-Rangierhofareal
5 Volta West
6 Messe