

## STADTENTWICKLUNG

# Ein bisschen New York auf der neuen Basler Insel

Als die Basler Regierung vor drei Jahren ihre Vision präsentierte, eine Rheininsel zu schaffen und darauf ein neues Quartier mit Luxuswohnungen zu errichten, war der Aufschrei gross. Die Kritik an «Rheinhattan» ist seither nicht verstummt: Unterwegs mit Befürwortern und Gegnerinnen der rot-grünen Stadtplanung.

VON TIMO POSSELT



Das «Rheinicity»-Projekt, das der Stadtentwickler Philippe Cabane mit dem Architekten Martin Josephy und dem Amsterdamer Büro MVRDV entworfen hat, ist eines der drei geprüften «Rheinhattan»-am linken Bildrand ist die Dreirosenbrücke zu sehen. VISUALISIERUNG: MVRDV

Ein schwerer Schreibtisch thront in der Mitte des Büros von Peter Widmer. An den Wänden hängen Ölbilder mit dicken Goldrahmen, der Blick aus dem Fenster fällt auf den Basler Rheinhafen. Widmer stopft seine Pfeife und erzählt von seiner grössten Sorge: «Der Hafen ist zu klein. Auf einer Seite ist der Rhein, auf einer die deutsche Grenze und auf einer die Stadt.» Widmer ist CEO der Rhenus-Alpina-Gruppe, des grössten Logistikunternehmens im Hafen. Allein in Basel beschäftigt es 200 Menschen und belegt mit seinen Silos, Lagerplätzen und Kränen drei Viertel der gesamten Hafentfläche. Widmer deutet durchs Fenster: «Wir haben 150000 Tonnen Getreide auf dem Hafen, davon lebt die ganze Schweiz. Ohne den Hafen gibt es kein Brot und keine Teigwaren.»

Heute werden jährlich 100000 Container in Basel umgeschlagen. Bis 2030 sollen es doppelt so viele sein. Durch den Ausbau des Seehafens in Rotterdam kommen mehr Güter auf dem Rhein in die Schweiz. Im Hafen selbst habe es keinen Platz mehr, dort könne man höchstens verdichtet bauen, so Widmer. Der backsteinerne, neunzig Jahre alte Bernoulli-Silo am Hafenbecken kann nicht verlegt werden. Das wuchtige Haus soll laut Denkmalschutz im «Verzeichnis für denkmalgeschützte Gebäude» eingetragen und so vor einem Abriss oder einer «Verunstaltung» bewahrt werden. Bereits rechtskräftig als «denkmalwürdiges Architekturzeugnis» geschützt ist ein fünfzig Jahre alter Umschlaghof im Hafen. Dort werden mithilfe von Kränen Waren vom Schiff auf die Schiene geladen.

## Ein Hafen wird verschoben

Ein neues Hafenbecken muss deshalb her, und dieses soll auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn ausgehoben werden. Das wünschen sich neben Widmer auch die VertreterInnen der Schweizer Transportbranche: Anfang Dezember gaben sie dem Neubauprojekt «Basel Nord» den Vorzug vor einem Containerterminal im Limmattal. Definitiv entschieden wird nächstes Jahr. Dann soll auch die Finanzierung geklärt werden. Die Kanton Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Träger der Rheinhäfen hoffen auf den Bund.

Doch selbst das Projekt «Basel Nord» wird laut Peter Widmer nicht ausreichen: «Damit können wir die nächsten 35 Jahre überbrückt werden, danach muss man weiterschauen.» Sein Blick fällt aufs französische Ufer. Ein kompletter Neubau des Hafens im Elsass ähnlich dem Euroairport schwebt ihm vor. Ein Hafen auf französischem Gebiet mit Schweizer Recht solle es werden. «Die Planung dafür muss jetzt angegangen werden.» Als Widmer seine Idee vor einem Jahr publik machte, werteten die Behörden sie positiv. Doch seine Rufe verhallen in den Gängen der Basler Verwaltung

schnell wieder – geschehen ist seither nichts. Die Basler Stadtregierung hat ein anderes Projekt, das sie mehr zu faszinieren scheint: eine glänzende Rheininsel.

Kommt das neue Hafentterminal, hat die Bürgergemeinde der Stadt Basel als Landbesitzerin freie Hand: Rheinaufwärts wird eine Industriebrache mit Lagerhallen und einer Schiffsanlegestelle frei, rheinabwärts die Westquai-Halbinsel mit dem bestehenden Hafen. Insgesamt 21 Hektaren – knapp dreissig Fussballfelder – bestes Bauland direkt am Wasser mit Sicht auf die Vogesen und den Schwarzwald.

Die Behörden prüften drei Projekte für das Gebiet. Diese sehen alle vor, aus dem Industriearreal und der bestehenden Halbinsel eine vollständige



Heidi Mück (BastA): «Der Regierungsrat möchte bis zum Schluss verwirren.»

FOTO: ANDREAS BODMER

«Rheininsel» zu machen. Anstelle der heutigen Hafentbahn soll ein Kanal gegraben werden, damit der Rhein die Insel umfliessen kann, wie er es bereits vor dem Bau der Hafentbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts tat. Ob eine solche Verlegung der Hafentbahn überhaupt technisch möglich ist, muss jedoch erst geklärt werden.

Stolz präsentierten an einer Pressekonferenz vor drei Jahren SP-Regierungsrat Hans-Peter Wessels und die Vertreter der Schweizerischen Rheinhäfen ihre Vision von einem neuen Stadtteil im Norden Basels, angrenzend an die bestehenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen. Glänzende Glastürme reckten sich auf den Visualisierungen in den Himmel. Wohnungen, Gewerbe und Büros seien geplant: eine neue Stadt mit 7000 BewohnerInnen und 3500 Arbeitsplätzen. «Rheinhattan» taufte die NZZ das Projekt. Die ganze Stadt sprach davon, und der Widerstand kam schnell: Gruppen von GegnerInnen organisierten sich, eine Podiumsdiskussion im Luxushotel Les Trois Rois wurde gestört, und an den Treppenaufgängen beim Rhein stehen heute noch die hingesprayten Schriftzüge «Rheinhattan versenken».

Tanja Zürcher wehrt sich gegen die Pläne, obwohl sie künftig eine Rheinpromenade fast vor der Haustüre hätte. Sie wohnt im Quartier Kleinhüningen und engagiert sich in der Gruppe Greenhattan, die das Projekt mit sozialen und ökologischen Argumenten kritisiert. «Mit dem künftigen Rheinkanal möchte man die Zahl der Uferlagen vermehren und so noch höhere Preise erzielen.» Regierung und Verwaltung wollten der Bevölkerung weismachen, dass das Projekt allen zugutekomme. «Doch schliesslich können dort fast nur reiche Steuerzahler wohnen.» Fragt man Zürcher nach den drei wichtigsten Forderungen an die Stadt, antwortet sie wie aus der Pistole geschossen: «Mehr Grünflächen, eine Verkehrsreduktion und günstiger Wohnraum.» und setzt nach: ««Rheinhattan» brächte für alle drei Bereiche eine Verschlechterung.»

Mit dem Bau von «Rheinhattan» werde zwar kein günstiger Wohnraum abgerissen, doch der Verdrängungsprozess in den anliegenden Quartieren würde noch stärker. Zürcher ist in der Begleitgruppe des Projekts, die vor über einem Jahr von den Behörden einberufen wurde, «um die Anliegen der Quartierbevölkerung frühzeitig einzubringen». Doch in dem Entstehungsprozess könne sie kaum grundsätzlich eingreifen, die Entscheidungen würden woanders gefällt. Von Anfang an sei alles falsch aufgegleist worden: «Die Basler Regierung hat vor der Planung die Bevölkerung gar nicht gefragt, was denn überhaupt gebraucht wird.»

## «Investmentpäckli»

Einer, der das Projekt zu Beginn mitprägen konnte, ist Philippe Cabane. Der selbstständige Stadtentwickler hat zusammen mit dem Basler Architekten und Stadtplaner Martin Josephy und dem Architekturbüro MVRDV aus Rotterdam eines der Architekturgewählten Projekte entwickelt, die «Rheinicity». Die fehlende Durchmischung führt Cabane auf die gängige Praxis der Behörden zurück: «Ein Quartier mit

sozialer Vielfalt hat auch eine vielfältige Eigentümerstruktur. Wenn die Stadt Bauland zu vergeben hat, dann sollte sie auch dafür sorgen, dass unterschiedliche Immobilienakteure zum Zug kommen.»

Cabane schlägt für «Rheinhattan» sogenannte Konzeptvergabeverfahren vor. Das heisst, es wird



Peter Widmer, CEO der Rhenus-Alpina-Gruppe: «Der Hafen ist zu klein. Hier der Rhein, dort die Grenze, da die Stadt.»

FOTO: GEORGIOS KEFALAS, KEYSTONE

im Vorfeld festgesetzt, wie teuer ein Bauprojekt höchstens sein darf, und für die Zuschläge verlangt die Stadt Leistungen. Die InvestorInnen mit dem besten Konzept sollen so den Ideenwettbewerb gewinnen und nicht die mit den dicksten Portemonnaies. «Das wird in Zürich und Deutschland vermehrt so gemacht.» Auf dem Areal Zollstrasse West beim Zürcher Hauptbahnhof, das der Stadt Zürich und den SBB gehört, läuft derzeit ein solches Verfahren. Damit bei «Rheinhattan» AkteurInnen mit verschiedenen finanziellen Möglichkeiten zum Zug kommen, sollten auch die «Investmentpäckli diversifiziert» werden, sagt Cabane. «Die Stadt sollte bei der Vergabe von Baurechten diese Konzeptvergabeverfahren durchführen.» Dabei würde Bauland an Investoren abgegeben, deren Projekte für die Ziele der Stadtentwicklung wirksam sind. «Leider erfolgt die Vergabe von staatseigenen Liegenschaften häufig unter der Hand, wenn sie nicht rechtlich festgelegt ist.» Cabane glaubt, für «Rheinhattan» seien solche Konzeptvergabeverfahren immer noch möglich.

In seinem Redeschwallt setzt er zur Kritik an der rot-grünen Stadtentwicklungspolitik an: «Rot-

Grün hat in den vergangenen fünfzehn Jahren zwar richtig erkannt, dass nachhaltig gebaut und die Lebensqualität gesteigert werden kann.» Nur habe man dabei nicht in Betracht gezogen, dass sich die Einkommen nicht gleich entwickeln. «Das heisst, dass nicht mehr alle an der gesteigerten Lebensqualität teilnehmen können.» Schliesslich führe das zur Gentrifizierung und Verdrängung der sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen. Auch bei «Rheinhattan» bestehe diese Gefahr.

Das Fazit der Behörden im Bericht zur Prüfung der Projektvorschläge liest sich wie ein zynischer Kommentar auf Cabanes Bedenken: «Die Rheininsel soll der Motor der städtebaulichen Qualitätsmaximierung sein, sowohl mit Blick auf die angrenzenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, nicht minder aber auch grenzüberschreitend bei der Entwicklung eines neuen trinaltonalen Stadtteils.»

## Verwirrung mit System

Die Capri-Bar liegt mitten im Klybeck-Quartier beim Hafen und ist so etwas wie der Treffpunkt der GegnerInnen von «Rheinhattan». Heidi Mück ist Grossrätin der BastA (Basels starke Alternative) und eine zierliche Frau mit ruhigem Blick. Im Basler Parlament führt sie den politischen Widerstand gegen das Grossprojekt an, doch mittlerweile blüht selbst sie nicht mehr durch: «Als das Projekt vorgestellt wurde, heulten alle in der Öffentlichkeit auf, und die Verantwortlichen sagten dann, es sei nur eine Provokation gewesen, um eine Diskussion zu starten.» Was jetzt wirklich gelte, wisse niemand. Im Vorgehen glaubt Mück ein System zu erkennen: «Der Regierungsrat möchte bis zum Schluss verwirren, um so das Projekt wie ursprünglich gedacht voranzutreiben.»

Mit dem Bau des neuen Quartiers wollten die Behörden den Umbau des Hafens querfinanzieren, sagt Mück. «Man muss doch zuerst schauen, ob und wie der Hafen umgebaut werden kann.» Erst dann könne man entscheiden, wie die Zukunft des Quartiers aussehe. «Jetzt sind diese beiden Planungen gekoppelt.» Mück möchte das ändern und fordert getrennte Planungen.

Zurzeit wird in der Bau- und Raumplanungskommission ein zweiter Planungskredit für das Projekt ausgehandelt. Dieser soll voraussichtlich im Frühling 2014 in den Grossen Rat kommen. «Der Regierungsrat verfolgt eine Salamatik: Man möchte immer mehr Geld in die Planung stecken, damit man irgendwann sagen kann, man habe so viel investiert, jetzt müsse man «Rheinhattan» bauen», meint Mück. Im Planungskredit über 1,38 Millionen Franken sind nur 80000 Franken für die «Mitwirkung» vorgesehen, 130000 Franken hingegen für die «Kommunikation». Viel Mitwirkung

die Regierung auf, die Fehler in der Planung zuzugeben, danach könne man neu beginnen. «Das würde auch in der Bevölkerung wieder Vertrauen schaffen.»

## Immer schön langsam

Gleissendes Sonnenlicht spiegelt sich an diesem Dezembertag im Rhein. Es ist kalt auf dem zukünftigen Baugelände von «Rheinhattan». Dennoch kommt Bauvorsteher Hans-Peter Wessels mit dem Velo. Auf einem Spaziergang über das Gebiet stellt der sozialdemokratische Regierungsrat klar, dass erst Testplanungen für das Projekt existieren. «In die konkrete Planung steigen wir mit dem Ausgabenbericht ein.» Dieser soll voraussichtlich im nächsten Frühling in den Grossen Rat kommen. Dementsprechend habe es auch noch keine Gespräche mit InvestorInnen gegeben. Im Vordergrund stehe aber die Schaffung von Wohnraum. «Das wird auch in Zukunft ein vordringliches Anliegen sein.»

Auf die Frage, ob auch günstiger Wohnraum geplant sei, verweist Wessels auf den politischen Prozess: «Es steht dem Grossen Rat offen, so etwas in die Planung aufzunehmen.» Und für den Regierungsrat? «Wir haben in der jetzigen Stufe der Konkretisierung nichts in dieser Richtung vorgeschlagen.» Wessels hebt das Velo über einen Bordstein. «Es ist wichtig, dass man die Menschen darauf aufmerksam macht, dass sich hier in den nächsten Jahrzehnten aller Voraussicht nach einiges ändern wird.» Es sei wichtig, sich frühzeitig Gedanken zu machen. Die Bevölkerung sei «selbstverständlich» eingeladen, sich einzubringen. Wessels erwähnt die Begleitgruppe. Die Vorwürfe, dass dort lediglich Detailfragen entschieden würden, weist er zurück: «Meines Wissens werden in der Begleitgruppe die grundsätzlichen Fragen diskutiert.» Es liege aber in der Natur der Sache, dass in einer Begleitgruppe nie alle zufrieden seien.

Die dürrtige Informationslage erklärt Wessels so: «Man kann ja nicht dauernd etwas erzählen, wenn es nichts Neues gibt.» Gegen die Befürchtungen einer Gentrifizierung im Klybeck und in Kleinhüningen rühmt Wessels den «grossen Vorteil» des Projekts: «Die Häuser in den anliegenden Quartieren bleiben bestehen.» Dass durch die Verlegung der Hafentbahn und die Schaffung neuer Uferlagen die Mieten in den Quartieren dennoch steigen könnten, sieht er nicht als Problem: «Es ist wichtig, dass dieser Prozess eine gewisse Langsamkeit hat.» Wenn es zu schnell gehe, verliere das neu entstehende Quartier an Qualität, und es komme zum Gentrifizierungsdruck in den umliegenden Quartieren. Man will also einfach, dass die Menschen langsam verdrängt werden? «Nein, das sieht man sehr schön im St.-Johann-Quartier, dort verändert sich sehr viel. Ich stelle aber auch fest, dass Menschen dort wohnen bleiben, gerade weil sich viel verändert.»

Das St. Johann liegt unmittelbar neben dem neuen Novartis-Campus. In den vergangenen Jahren verkaufte die Stadt Basel dort die einzige Strasse ins französische Huningue an den Pharmamulti. Zahlreiche Häuser mit günstigen Wohnungen wurden renoviert und zu Wohnungen im mittleren und oberen Preissegment umgewandelt.

Einen staatlichen Eingriff in den Immobilienmarkt lehnt Wessels ab. Solche «dirigistischen Massnahmen» seien weniger effizient als die Bevorzugung von gemeinnützigen Wohnbauträgern bei der Baurechtsvergabe. «Ausserdem haben wir Mietzinszuschüsse für Menschen mit geringen Einkommen.» Letztlich seien staatliche Eingriffe eine ideologische Frage.

## Auf dem Wagenplatz

Es ist eine Idylle wie in den Büchern von Astrid Lindgren: Die Ränder des Platzes sind mit selbst gebauten Palisadenzäunen umrahmt, in einem Kreis verteilt stehen farbige Wohnwagen, und im Zentrum ragt ein Pfahlbauerhaus mit grossen Fenstern in den Himmel. Der Basler Wagenplatz liegt genau dort, wo einst «Rheinhattan» glänzen soll.

Seit Frühling 2013 ist das ehemalige Areal der Migrol besetzt, im Sommer erhielten die BesetzerInnen von der Stadtregierung eine «Duldung bis auf Weiteres». Im Gemeinschaftsraum auf Pfählen sitzen drei BewohnerInnen auf Sofas und plaudern. Sie nennen sich hier Charlotte, Ivan und Pius. In einer Ecke des Raums hört sich ein kleiner Junge mit einem Kopfhörer Geschichten an. Pius fasst seine Befürchtungen zu «Rheinhattan» zusammen: «Ich bin dagegen, wenn es die gut verdienenden Leute privilegiert. Es könnte leicht eine Luxuswohnanlage am Wasser sein.» Und Charlotte setzt nach: «Im Klybeck und in Kleinhüningen wohnen jetzt Menschen mit eher mittleren oder tiefen Einkommen. Da zähle ich mich dazu. Was passiert mit uns?»

Es gebe doch schon genügend Wohnungen für mittlere und höhere Einkommen, die leer stünden, zum Beispiel beim alten Kinderspital, am Erlentpark und beim Voltaplatz. Ivan ist mit zwanzig Jahren der Jüngste der dreien. Charlotte und Pius sind beide um die dreissig. Ivans Kritik schlägt in die gleiche Kerbe: «Hier wird im grossen Masse spekuliert. Wie kann die Stadtplanung hinter so etwas stehen? Schlimmer noch, sie sind sogar stolz darauf.» Viel Hoffnung, dass die Stadt mit «Rheinhattan» auch finanziell weniger rentable Ziele verfolgt, hat Pius nicht, doch mit einem schelmischen

Grinsen fügt er an: «Wenn die Stadt auf die Insel Sozialwohnungen und ein Asylmpfangszentrum baut – dann Chapeau.»

Im Sommer 2013 stellten die Behörden Bewilligungen für Zwischennutzungen entlang der Uferstrasse am Klybeckquai aus. Nach einem harzigen Start entstand hier ein Skatepark; mehrere Buvetten



Regierungsrat Hans-Peter Wessels: «Man kann ja nicht dauernd etwas erzählen, wenn es nichts Neues gibt.»

FOTO: GEORGIOS KEFALAS, KEYSTONE

und gar eine Sauna sind geplant. Die Stadtgärtnerei pflanzte in eisernen SBB-Kisten Birken und Gräser und stellte Bänke aus Paletten auf. KritikerInnen sehen darin die bewusste Aufwertung eines attraktiven Baulands, andere sind begeistert und freuen sich über die Belebung der Industriebrache bis ins Jahr 2017. Unmittelbar neben den Zwischennutzungen liegt der Wagenplatz. Von aussen lassen sich die beiden Nutzungen kaum unterscheiden. Doch die «WagenplätzerInnen» wollen keine Zwischennutzung sein. Ihr Anliegen ist so einfach wie idealistisch, und ihre Kritik zielt ins Grundsätzliche:

## Arabische Investoren im Hafen

«Meines Wissens stehen weder der Kanton noch die Schweizerischen Rheinhäfen mit Investoren für das Hafentareal in Verhandlung», schreibt Hans-Peter Wessels, Bauvorsteher des Kantons Basel-Stadt. Gegenüber der WOZ bestätigt er jedoch Gerüchte aus seinem Departement: Bereits vor vier Jahren versuchten arabische Investoren, mithilfe einer Hafentfirma die nördlichste Parzelle auf der Westquai-Insel direkt am Dreiländereck aufzukaufen. Der gebotene Kaufpreis soll sich den Gerüchten zufolge im Bereich eines dreistelligen Millionenbetrags bewegt haben. Schliesslich haben die Schweizerischen Rheinhäfen die Parzelle übernommen.

Die Sache habe sich damit längst erledigt, so Wessels. Die Episode zeigt jedoch deutlich, dass das Basler Hafentareal bereits seit Jahren auf der Spekulationslandkarte der internationalen InvestorInnen steht.

«Wir möchten ein Beispiel dafür sein, was passieren kann, wenn man die Leute einfach mal machen lässt. Wir reden nicht davon, wie etwas sein sollte, sondern machen es gleich», sagt Pius und fasst zusammen: «Das ist die unmittelbare Form der Partizipation.»

Charlotte lässt den Vorwurf der Naivität nicht gelten: «Wir sind nicht so naiv zu glauben, der Wagenplatz würde viel verändern. Aber vielleicht ist er ein Beispiel dafür, dass es nicht immer um den Profit gehen soll.» Sollte «Rheinhattan» trotz des Widerstands in der Bevölkerung, der Unsicherheit beim Hafentareal und der undurchsichtigen Finanzierung kommen, möchten auch die BewohnerInnen des Wagenplatzes bleiben. «Aber nur, wenn wir unsere Wagen auf die Dächer der Hochhäuser stellen können», sagt Charlotte. «So können wir noch etwas Himmel behalten.»

## LEBENSLANDSCHAFTEN



Wie wir wohnen, bestimmt unser Leben. Ist die Schweiz gebaut? Brauchen wir mehr Global Cities? Oder wollen wir zurück zur städtischen Idylle? Urbanität, Agglomeration, Architektur: Mit solchen Themen beschäftigt sich die WOZ in einer losen Folge.

Alle Artikel der Serie sind im Dossier auf [www.woz.ch/dossier](http://www.woz.ch/dossier) zu finden.