

tribune

Das Magazin mit unternehmerischen Visionen

Editorial



lic. iur. Roman Felix, Advokat
Enderle Felix Haidlauf Schmid
Advokatur und Notariat
felix@advokatur.ch

Über Stadtentwicklung und -planung wird aktuell viel diskutiert, gestritten und geschrieben. Kein Wunder: Unterschiedliche Rahmenbedingungen und scheinbar widersprüchlicher Handlungsbedarf, «Verkehrsberuhigung» hier, «wachsende Gebiete» dort, «Renaissance der Innenstadt» bei «fortschreitender Entwicklung» – dies alles in einem Geflecht von verschiedensten Akteuren mit unterschiedlichen Zielen. Die Liste der Schlagworte liesse sich beliebig fortführen, wenn man sich die jüngsten, auf allen Ebenen teilweise heftig geführten Diskussionen vor Augen hält, sei es über das Verkehrskonzept der Stadt Basel oder den Umfang des Rückbaus der

Rheinstrasse nach der H2-Eröffnung. Einzelnen Aspekten aus diesem Themenbereich widmet sich die vorliegende Ausgabe. Wieviel Verkehrsinfrastruktur benötigen wir, was tut sich im Dreiländereck? Sind Stadtentwicklung und Denkmalschutz tatsächlich die Gegensätze, zu denen sie oft hochstilisiert werden? Beleuchtet werden soll auch das «Hochhaus» mit seinen Facetten, dies mittels eines Überblicks über hiesige Projekte. Schliesslich kommt auch der Dauerbrenner des EuroAirport-Bahnanschlusses unter dem Aspekt der kürzlichen EU- und bahnpolitischen Abstimmungsergebnisse zur Sprache.

Roman Felix

hat auf Anfang 2014 in der Redaktionskommission der «tribune» die Nachfolge von Dr. Roland Gass angetreten. Der 1969 geborene Advokat ist Partner im Büro Felix Enderle Jermann, Reinach und Präsident des Basellandschaftlichen Anwaltsverbands.

Stadtentwicklung

2 **Wieviel Verkehrsinfrastruktur für das Dreiländereck?**

4 **Welche Gebäude unter welchen Schutz?**

6 **Hochhäuser: Ein Trend, oder mehr?**

7 **... und der EuroAirport-Bahnanschluss?**

Eine Publikation der Handelskammer beider Basel, der Advokatenkammer Basel und des Basellandschaftlichen Anwaltsverbands mit grosszügiger Unterstützung der Jubiläumstiftung La Roche & Co Banquiers

Wieviel Verkehrsinfrastruktur für das Dreiländereck?



Stephan Kritzinger
Projektmanager Mobilität &
Transport, Prognos AG, Basel
stephan.kritzinger@prognos.com

Wir alle nutzen Verkehrsinfrastrukturen, ganz gleich, ob wir zu Fuss, mit dem Velo, dem Tram, dem Zug oder mit dem Auto unterwegs sind. Wir erwarten, dass Fuss- und Velowege sowie Strassen und Schienen in einwandfreiem Zustand sind, damit wir schnell und sicher an unser Ziel kommen. Die Verantwortlichen beim Bund, bei den Kantonen und Gemeinden sowie die Verkehrsbetriebe mit eigenen Schienennetzen haben in der Vergangenheit grosse Anstrengungen unternommen, um die Verkehrswege zu unterhalten und auch zu erweitern. Dies gilt ebenso für die Flughäfen, die ihren Beitrag für einen sicheren Luftverkehr leisten.

Ohne Mobilität kein Wohlstand

Gesellschaftlicher Konsens ist, dass wir Verkehrsinfrastrukturen brauchen. Wir streiten allerdings darum, wie viel Strasse und wie viel Schiene es denn sein soll, um es auf einen einfachen Nenner zu bringen. Während in den Metropolregionen die schrittweise Erweiterung, vor allem beim öffentlichen Verkehr, einen breiten politischen Rückhalt geniesst, stellt in ländlich strukturierten Kantonen der motorisierte Individualverkehr (MIV) das Rückgrat der Mobilität dar. Wie auch immer die Präferenzen sind: Unsere kontinuierlich wachsenden Mobilitätsbedürfnisse, aber auch die Bevölkerungszunahme in der Schweiz sind hierbei ein wesentlicher Treiber.

ÖV, Auto, Velo oder zu Fuss?

Mit dem Mikrozensus aus dem Jahr 2010 wurden für die Schweiz die Verkehrsmittelwahl, die zurückgelegten Distanzen und die dafür benötigte Zeit aus einer repräsentativen Stichprobe ermittelt. Danach legt ein «Durchschnitts-Schweizer» pro Tag gut 36 km zurück und benötigt dazu fast anderthalb Stunden. Für zwei Drittel

des Weges nutzt er dafür das Auto (MIV), weniger als ein Drittel entfällt auf den öffentlichen Nahverkehr. Zu Fuss und mit dem Velo sind es gerade 7 Prozent der zurückgelegten Kilometer, aber immerhin 43 Prozent der gesamten Unterwegszeit.

Der Mikrozensus 2010 belegt die grosse Bedeutung des Autos für unsere Mobilität. Es ist allgemein anerkannt, dass Mobilität und Wohlstand in einem kausalen Zusammenhang stehen, und zwar wechselseitig. Mobilität ist Voraussetzung für alle wirtschaftlichen Aktivitäten, ob wir nun Berufspendler, Geschäftsreisende oder zum Einkaufen oder in der Freizeit unterwegs sind. Unser stetig zunehmender Wohlstand fördert allerdings auch unsere Mobilitätswünsche: Je mehr unsere Einkommen wachsen, desto mehr sind wir bereit, für Mobilität auszugeben. Wohlstand generiert Mobilität.

Zeitalter des Internetshopping auch direkt nach Hause, sichert quasi im Hintergrund die Versorgung der Wirtschaft und der Konsumenten. Auch in diesem Güterverkehr trägt das Strassennetz die Hauptlast des Verkehrs, zumindest in den dicht besiedelten Ländern Europas und in der Schweiz.

Herausforderungen in der Region

Wächst die Verkehrsnachfrage ohne Verkehrsinfrastrukturausbau, wird es auf Strassen und Schienen immer enger. Neue Vorhaben, vor allem wenn sie auch eine internationale Dimension haben, erfordern immer komplexere politische Prozesse im Vorfeld. Neben der Frage der Finanzierung gilt es die Belange des Ressourcen- und Umweltschutzes, aber auch die möglichen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung (Lärm) abzuwägen. Die Zeiten sind deshalb schwierig für

Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Person und Tag in der Schweiz				
Verkehrsmittel	Tagesdistanz km/Tag		Unterwegszeit Min./Tag	
ÖPNV	9.5	26%	14	17%
MIV	24.4	67%	34	40%
Velo	0.8	2%	4	5%
Zu Fuss	2.0	5%	31	38%
Total	36.7	100%	83	100%

Quelle: Mikrozensus 2010, Mobilität in der Schweiz, S.47

Schweiz als «Eisenbahn-Europameister»

Trotz eines öffentlichen Verkehrssystems, das weltweit unübertroffen ist, steht der private PW als Synonym für eine hohe Qualitätsstufe der individuellen Mobilität. Eine sehr hohe Motorisierung, gemessen an der Anzahl von PW je 1'000 Einwohner wie auch eine intensive Nutzung der Bahn kennzeichnen moderne Volkswirtschaften («Eisenbahn-Europameister» ist die Schweiz). Wohlstand ist vor allem ohne Güterverkehr nicht möglich. Der Transport von Gütern von der Produktion bis zur Zustellung im Detailhandel oder, seit dem

neue Verkehrsinfrastrukturen, vor allem in dicht besiedelten Räumen wie in der Region Basel. Es wird viel untersucht und geprüft, aber es fehlt die politische Geschlossenheit (und dann auch das Geld) zur zielgerichteten Umsetzung.

Was tut sich im Dreiländereck?

Das mit viel Engagement erarbeitete zweite Agglomerationsprogramm Basel, das einen grossen Strauss an Verkehrsprojekten enthält, an denen sich der Bund finanziell beteiligen soll, wurde im Sommer 2013 in Bern eingereicht und trägt dem

hohen Nachholbedarf in der Basler Regio Rechnung: Es umfasst Verkehrsprojekte im Gesamtvolumen von 2,7 Milliarden Franken, zu denen der Bund nach der ersten Vernehmlassung 67 Millionen Franken für Vorhaben im sog. A-Horizont (kurzfristig) und 151 Millionen Franken für den (mittelfristigen) B-Horizont in Aussicht gestellt hat. Die Reaktion aus Bern gibt im Übrigen vor, wie mit den knappen Mitteln umzugehen sei: Bewilligt wurden mehrere kleinere Projekte und keine grösseren. Selbst Verlängerungen der Tramlinien nach Frankreich (z. B. die Linie 3 nach St. Louis) und nach Salina Raurica wurden «abklassiert» und in den langfristigen C-Horizont einsortiert. Wie auch das Herzstück zur S-Bahn ist eine Beteiligung des Bundes an diesen Vorhaben, die der gesamten Region nützen, damit in ferne Zukunft verschoben werden.

Nutznieser der kleinen Projekte ist vor allem der Langsamverkehr, der in Basel eine wichtige Rolle spielt und der sein Potential bei Weitem noch nicht ausgeschöpft hat. Er vereint viele Vorteile aus Sicht der Nutzer, der Allgemeinheit und der Umwelt und verdient zweifelsohne weitere Förderung, zumal mit den E-Bikes die bisherigen Einsatzgrenzen der Velos, die erfahrungsgemäss bei Entfernungen von etwa 3 bis 4 km liegen, deutlich ausgeweitet werden können. Aber dennoch kann das Velo, ob elektrisch oder mit Muskelkraft betrieben, nicht alle Wege ersetzen. Das Tram, die Bahn und auch der PW bleiben für die Region Basel ein unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes.

Offen ist auch, wie der Ausbau der Basler Osttangente zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Gellertdreieck erfolgen soll. Während das ASTRA eine Erweiterung um zwei weitere Fahrspuren bei unveränderter Lage favorisiert, drängt Basel auf eine stadtverträgliche Lösung, was in letzter Konsequenz den Bau eines Tunnels wie bei der Nordtangente bedeuten würde. Und dabei drängt die Zeit: Der meist befahrene Autobahnabschnitt der Schweiz ist seit über 30 Jahren in Betrieb

– seit 1995 ist der Strassenverkehr schweizweit um rund 25 Prozent angestiegen und soll noch weiter zunehmen!

Umsetzung Parkraumbewirtschaftung

In diese Zeit der schleppenden Umsetzung grösserer Vorhaben und einer Verkehrspolitik der kleinen Schritte fällt die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Basel-Stadt. Nach und nach werden in den einzelnen Quartieren alle bisher nicht bewirtschafteten weissen Parkplätze in blau umgewandelt, die prioritär den Anwohnern vorbehalten bleiben sollen. Für 140 Franken pro Jahr können Anwohner dort ihr Fahrzeug zeitlich unbegrenzt parkieren. Besucher müssen nun eine Halbtages- oder Tageskarte erwerben (6 bzw. 10 Franken), um tagsüber ihr Auto abstellen zu können. Berufstätige können ihr Fahrzeug ebenfalls abstellen, brauchen jedoch eine Pendlerparkkarte, die 740 Franken pro Jahr kostet. Und für alle gilt: Mit dem Erwerb einer Parkkarte ist ein freier Parkplatz nicht garantiert!

So richtig es ist, knappen Strassenraum möglichst effizient zu nutzen und eine Mobilität zu fördern, die stadtverträglich ist, so problematisch sind Massnahmen zu Lasten eines einzelnen Verkehrsmittels, wenn nicht gleichzeitig Alternativen geschaffen werden. Betroffen sind vor allem Grenzgänger aus Deutschland und Frankreich, für die der öffentliche Verkehr mangels Angebot keine Alternative darstellt und die – zumindest für Teilstrecken – auf das Auto angewiesen sind. Dies gilt insbesondere für diejenigen Arbeitnehmer, die im Schichtbetrieb arbeiten und beim besten Willen nicht anders als mit dem Auto zu ihrem Arbeitsplatz kommen können. Faktisch verteuert die Parkraumbewirtschaftung den Zugang nach Basel und könnte damit die Erreichbarkeit schwächen, auf die Wirtschaft, Arbeitnehmer und Bevölkerung angewiesen sind.

Mehr Infrastruktur – mehr Abstimmung

Antworten auf verkehrsinfrastrukturelle Engpässe und umweltpolitische Ziele müssen im Kontext der gesamten Region entwickelt und abgestimmt werden. Letzt-

endlich müssen sie lokal umgesetzt werden, wie der Ausbau der Osttangente oder die Parkraumbewirtschaftung in Basel-Stadt. Die zahlreichen kantons- und grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Verbindungen verlangen jedoch Lösungen, bei denen die Lasten des wachsenden Verkehrs im Konsens mit den betroffenen Teilräumen in der Schweiz, Deutschland und Frankreich verteilt werden.

Neben mehr Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsmittel brauchen wir am Rheinknie ein Verkehrskonzept, das die unabänderlichen langen Vorlaufzeiten für neue Verkehrsinfrastrukturprojekte unter unterschiedlichen verkehrspolitischen Prioritäten dies- und jenseits der Kantons- und Landesgrenzen nicht negiert, sondern ausdrücklich anerkennt und zum Ausgangspunkt macht. Dies gelingt am besten in einer engen, vertrauensvollen Zusammenarbeit über alle politischen, kulturellen und administrativen Grenzen hinweg. Vorgemacht haben es die verantwortlichen Planer und Politiker bei der Verlängerung des Trams 8 nach Weil am Rhein, die dieses Jahr in Betrieb gehen wird.

Stephan Kritzinger

ist Projektmanager im Bereich Mobilität & Transport der Prognos AG in Basel und Mitglied der Verkehrskommission der Handelskammer beider Basel als Beauftragter für Schiene. Er hat in leitenden Positionen bei BPI-Consult in Lörrach und bei der Prognos AG in Basel zahlreiche Verkehrsuntersuchungen zum Personen- und Güterverkehr im Dreiländereck durchgeführt. Arbeitsgebiete sind nachhaltige Mobilität, integrierte Verkehrsplanungen und ökonomische und verkehrspolitische Fragestellungen.

Welche Gebäude unter welchen Schutz?



Dr. iur. Balthasar Settelen

Advokat

SwissLegal Dürr + Partner

settelen@swisslegal.ch

Die im Titel gestellte Frage lässt sich nicht so einfach beantworten. Jede Generation hat andere Ideale, Werte, und ästhetische Kriterien.

Im Zeitalter des Barocks und Rokoko galt das Mittelalter als dunkle Epoche, deshalb genossen mittelalterliche Bauten keine Wertschätzung. Dafür war im 19. Jahrhundert die Burgenromantik hoch im Kurs. Diverse mittelalterliche Kathedralen wurden nach Jahrhunderten des Stillstandes fertiggebaut, wie etwa das Berner Münster oder der Kölner Dom, oder man baute neue Kirchen im Stile der Gotik wie die Elisabethenkirche. Selbst Burgen wurden wieder aufgebaut, obwohl niemand mehr darin wohnen wollte. Die Hohenbourg im Elsass ist dafür eine Zeugin. Gleichzeitig führte die Industrialisierung zu einer Bevölkerungsexplosion in den Städten; es musste Wohnraum für tausende von neuen Einwohnern geschaffen werden. Rund um die mittelalterliche Altstadt entstanden auch in Basel neue Quartiere. Erstmals mischte man diverse Baustile zu einem bunten Potpourri zusammen, den man später Historismus nannte. Die Gegenbewegung kam in den 30er-Jahren, angeregt durch das berühmte Bauhaus in Dessau. Neue Sachlichkeit war Trumpf, möglichst klare Linien und funktionale Gliederung der Baukörper. Der Historismus wurde als Kitsch abgetan und im Bauboom der Nachkriegsjahre möglichst eliminiert. All dies zeigt, dass jede Generation die Frage, welche Gebäude unter welchen Schutz gehören, unterschiedlich beantwortet hat und beantworten wird.

Denkmalpflege ist ein Verfassungsauftrag

Die Bundesverfassung delegiert in Art. 78 den Natur- und Heimatschutz zwar an die Kantone, der Bund selbst muss allerdings

gemäss Abs.2 bei der Erfüllung seiner Aufgaben Landschaften und Ortsbilder schonen. Gemäss § 35 Abs. 2 der Basler Kantonsverfassung «sorgt der Staat für die Erhaltung der Ortsbilder, Denkmäler und seiner eigenen oder der ihm anvertrauten Kulturgüter.» Ausformuliert wird dieser Verfassungsauftrag im Gesetz über den Denkmalschutz und der entsprechenden Verordnung. Beauftragt mit der Umsetzung ist die kantonale Denkmalpflege, die seit der Reorganisation der Departemente als eigenständiges Amt dem Bau- und Verkehrsdepartement angegliedert ist.

Basel-Stadt zögert lange

Basel-Stadt war einer der letzten Kantone, welcher ein Denkmalschutzgesetz erhielt, obwohl es die staatliche Denkmalpflege schon seit 1919 gibt. Ein erster Entwurf scheiterte 1934 an der Kirche. 1939 wird ein neuer Zonenplan in Kraft gesetzt, welcher erstmals Teile der Altstadt in eine violette Zone einteilt, in welcher der Abbruch nur beschränkt möglich ist. Erst 1967 legt das Erziehungsdepartement den neuen Entwurf eines Denkmalschutzgesetzes vor, der jedoch schubladisiert wird. 1975 erfolgt ein weiterer Anlauf, welcher 1980 in Kraft gesetzt wird und bis heute mehr oder weniger unverändert Geltung hat.

Die Folgen dieser langen Zeit ohne gesetzlich verankerten Schutz von Gebäuden sind unserem Stadtbild leider deutlich anzusehen. In den Zeiten der grossen Arbeitslosigkeit der 30er-Jahre wurden unter dem Motto der Arbeitsbeschaffung riesige Neubauten wie beispielsweise der Komplex des Spiegelhofes und des Finanzdepartements errichtet. Diesen Gebäuden fiel ein intaktes gotisches und barockes Quartier zwischen Petersberg und Spiegelgasse zum Opfer. Nach dem zweiten Weltkrieg sollte die Stadt autogerecht umgebaut werden. Obwohl wir im Gegensatz zu den deutschen Städten von kriegsbedingten Zerstörungen verschont blieben, wurden in den 50er- bis 70er-Jahren insgesamt mehr Häuser abgebrochen, als im benachbarten Freiburg im Breisgau den Bomben der Alliierten zum Opfer gefallen waren. Gemäss statistischem

Jahrbuch wurden in den 60er-Jahren jährlich rund 200 Häuser abgerissen. Die Bevölkerung stand im Zeichen des Aufbruchs hinter diesem Bauboom. 1953 wurde beispielsweise in einer Abstimmung die Verbreiterung der Aeschenvorstadt gutgeheissen; diese wurde in den Folgejahren beinahe komplett ausgewechselt. Erst 1973 begann sich das Blatt zu wenden und man erkannte den Wert einer historisch gewachsenen Altstadt. Wiederum war eine Volksabstimmung das Signal: Am Marktplatz sollte ein riesiger fensterloser Neubau anstelle des Singerhauses, des Pfauen und der gotischen Häuser bis zum Fischmarkt errichtet werden. Das Tram wäre in einen Tunnel zwischen Marktplatz und Fischmarkt gezwängt worden. Heimatschutz und Freiwillige Denkmalpflege ergriffen glücklicherweise erfolgreich das Referendum gegen dieses Projekt, das den Basler Marktplatz zerstört hätte.

Was ist eigentlich geschützt?

Nebst dem Denkmalschutzgesetz sind auch das baselstädtische Bau- und Planungsgesetz, der Zonenplan und das Bundesinventar für schützenswerte Ortsbilder ISOS für die Frage des Schutzes massgebend.

Gemäss § 1 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) «sollen im Kanton Basel-Stadt die Denkmäler sowie die baulich wertvollen Gebiete der Stadt und der Gemeinden als Bestandteil des kulturellen Erbes erhalten und gesichert oder geschont werden.» Was sind Denkmäler und wie unterscheiden sie sich von baulich wertvollen Gebieten der Stadt? Die Definition eines Denkmals findet man in § 5, allerdings nicht abschliessend. In § 6 heisst es dann ziemlich apodiktisch «Denkmäler sind zu erhalten.» Wer aber entscheidet, was ein Denkmal ist? Die Beantwortung dieser Frage ist nicht einfach. Besonders erhaltenswürdige Denkmäler müssen unter Schutz gestellt werden. Ein Verzeichnis listet sämtliche dieser Objekte auf und stellt sie unter Einzelschutz. Die Eigentümer müssen die Liegenschaft unterhalten und dürfen nur mit Zustimmung der Denkmalpflege renovieren und umbauen. Ein Abbruch des ganzen

Gebäudes ist im Prinzip ausgeschlossen, nicht jedoch die Anpassung an moderne Bedürfnisse, sofern sie mit der historischen Gebäudesubstanz vereinbar ist. Als Entschädigung für diese Einschränkungen werden die Unterhaltsarbeiten vom Kanton subventioniert.

Schützer sind nicht Bauverhinderer

Der Weg einer Liegenschaft in das Denkmalverzeichnis ist lang und hängt von diversen Faktoren ab. Grundsätzlich hat der Denkmalrat dem Regierungsrat einen begründeten Antrag zu unterbreiten. Der Denkmalrat ist ein Gremium von sieben Personen, das gemäss § 2 Denkmalschutzgesetz «für Fragen der Denkmalpflege dem zuständigen Departement beigegeben ist.» Sein Entscheid stützt sich auf die Vorarbeiten der Denkmalpflege. Vorgängig wird Kontakt mit den Eigentümern gesucht, da der Eintrag mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag auch in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen kann. Der Entscheid des Regierungsrates über Aufnahme oder Ablehnung einer Liegenschaft wird den betroffenen Parteien als Verfügung mitgeteilt. Bei einer Ablehnung haben die rekursberechtigten Vereine Basler Heimatschutz, Freiwillige Basler Denkmalpflege und Verein für das Basler Stadtbild die Möglichkeit, den Entscheid beim Appellationsgericht anzufechten. Dieselben Vereine können gemäss Gesetz auch gegen Baubewilligungen in der Schutzzone oder im Sichtbereich eingetragener Denkmäler Einsprache erheben. Von dieser Möglichkeit wird allerdings, verglichen mit der Anzahl Baugesuche, nur ganz selten Gebrauch gemacht. Falls eine Einsprache erhoben wird, erfolgt sie sehr bewusst und aus gutem Grund. Der von gewissen Medien geschürte Eindruck, die einsprechenden Vereine seien Bauverhinderer, ist deshalb nicht korrekt.

Die Unterschutzstellung einer Liegenschaft ist die höchste und für den Eigentümer einschneidendste Massnahme. Weniger weitgehend ist die Schutz- und Schonzone. In der Schutzzone «sind die nach aussen sichtbare historisch oder

künstlerisch wertvolle Substanz und der entsprechende Charakter der bestehenden Bebauung zu erhalten. Fassaden, Dächer und Brandmauern dürfen nicht abgebrochen werden» (§ 13 DSchG). Das Innere einer Liegenschaft ist nicht geschützt. In der Schonzone darf die Liegenschaft sogar abgebrochen werden, allerdings muss der Kubus und die Massstäblichkeit gewahrt bleiben. Bei Bauvorhaben in der Schutzzone muss die Denkmalpflege ihre Zustimmung erteilen, bei Baugesuchen in der Schonzone ist es die Stadtbildkommission.

Welche Gebäude unter welchen Schutz?

Wie einleitend gesagt, kann die Frage, welche Gebäude unter welchen Schutz gehören, nicht abschliessend beantwortet werden. Die bestehenden Gesetze lassen Interpretationsspielraum zu und die Rahmenbedingungen werden immer wieder geändert. Kürzlich hat der Grosse Rat heftig über einen neuen Zonenplan debattiert. Die Ziele dieser Revision sind die Schaffung von Wohnraum, die Sicherung von Freiraum und die Bewahrung des Stadtbildes, beinahe eine Quadratur des Kreises angesichts unserer begrenzten Fläche.

Was ist unter dem Ziel der Bewahrung des Stadtbildes zu verstehen? Spontan würde man wohl sagen, die Grossbasler Rheinuferfront mit Münster und Pfalz, Weissem und Blauem Haus etc. sei in der heutigen Form zu bewahren; schliesslich handelt es sich dabei gemäss Inventar des Bundes um ein Stadtbild von nationaler Bedeutung. Weit gefehlt – im Mai stimmt die Basler Bevölkerung über eine Initiative ab, welche einen Rheinuferweg entlang dieser Postkartensilhouette verlangt, obwohl das Appellationsgericht dasselbe Anliegen schon 2001 abgelehnt hat. Dieses Beispiel zeigt, dass selbst an den sensibelsten Orten der Stadt Veränderungen nicht ausgeschlossen werden können.

Es braucht Leitplanken

Eine Stadt und damit auch das Stadtbild sind demzufolge laufend Veränderungen unterworfen, und dies ist sinnvoll. Gerade deshalb braucht es aber Leitplanken. Von

der Bausubstanz der Altstadt, also des Gebietes, welches bis 1860 durch die Stadtmauern umgrenzt war, ist weniger als 30 Prozent original erhalten, auch wenn der spontane Eindruck täuscht. Der aktuelle Blick auf die Stadt vom Bruderholz aus zeigt deutlich, dass sehr intensiv gebaut wird, und zwar an Stellen, die das Stadtbild nachhaltig verändern werden. Der Neubau der Messehalle 1 war sozusagen die Initialzündung für die massstäbliche Veränderung des Stadtgefüges; das in Bau befindliche Hochhaus der Roche wird zu einem noch viel grösseren Massstabsprung führen. Aber auch die Neubauten auf dem Gebiet des Kantonsspitals, Schällemätteli etc. werden die Stadtsilhouette verändern.

Die Stadt Basel wird deshalb in 50 Jahren trotz Denkmalschutzgesetz nicht mehr die gleiche sein wie heute. Das beweist, dass der Vorwurf, der Denkmalschutz verhindere die Entwicklung der Stadt, falsch ist. Die vom Gesetzgeber geschaffenen Instrumente sollen auch kommenden Generationen ermöglichen, Zeugen jeder Epoche, also auch der heute geschmähten 60er- und 70er-Jahre zu erleben. Die Stadt muss trotz der Veränderung ihr Gesicht bewahren, denn das stiftet Identität. Diese wiederum trägt dazu bei, dass die Bewohner für ihre Stadt ein Heimatgefühl entwickeln, sich engagieren und diese beleben. Der Denkmalschutz darf bei ihrer Entwicklung kein Bremsklotz sein, aber er ist unverzichtbar für die Zukunft einer lebenswerten Stadt.

Dr. Balthasar Settelen

ist Advokat und Partner der Kanzlei Swiss-Legal Dürr + Partner in Basel. Er ist sowohl beratend als auch prozessierend tätig mit Schwergewicht in den Bereichen Gesellschaftsrecht, Baurecht und Erbrecht. Er ist in diversen Verwaltungs- und Stiftungsräten und Mitglied des Bürgergemeinderates und als dessen Delegierter ebenfalls im Denkmalrat.

Hochhäuser: ein Trend, oder mehr?



Nicole Wirz Schneider, dipl. Arch.
ETH/MAS Raumplanung ETH
Projektleiterin Arealentwicklung
und Nutzungsplanung
Planungsamt Basel-Stadt
nicole.wirz@bs.ch

Das Erscheinungsbild der Stadt Basel steht vor grossen Veränderungen, die über die Stadtgrenzen hinaus Wirkung erzielen werden. Der folgende Artikel gibt einen kurzen Überblick über Hochhaus-Projekte in Basel. Dabei wird klar: für die unterschiedlichen Typen von Hochhäusern – Geschäftshochhäuser, öffentliche Bauten und Wohnhochhäuser – gelten unterschiedliche Argumente.

Geschäftshochhäuser sind Spitzenreiter

Bis vor wenigen Jahren war das Messehochhaus mit 105m das höchste Gebäude der Schweiz und markierte damit einen für die Gesamtstadt Basels wichtigen Ort. Ganz generell sind Geschäftshochhäuser nach wie vor die Spitzenreiter der Hochhaus-Entwicklungen. Wirtschaftlicher Strukturwandel, optimale Erschliessung und eine gute Arbeitsmarktsituation sind Hintergründe dafür. Aber auch der Verdichtungsdruck auf bestehende Bauten steigt – markantes Beispiel sind die Ersatzbauten der Baloise mit einem Hochhaus von 87m mit mehr Hotel- und Büronutzung; hier wirkt sich klar die knappe Verfügbarkeit des Bodens an der zentralen Lage aus.

In Städten wie Zürich und Genf setzte in den 90er-Jahren auf grossen zusammenhängenden Stadtgebieten eine eigentliche Deindustrialisierung ein. Dies führte zusammen mit der gleichzeitig einsetzenden Nachfrage nach urbanem Wohnen zu grossflächigen Umnutzungen (Zürich West und Nord). Im Gegensatz dazu hat die Stadt Basel prosperierende globale Unternehmen in der Industriebranche und erlebt derzeit auf zahlreichen Firmenarealen Verdichtungsprozesse. Prominentestes Beispiel dafür ist der Roche-Turm mit 175m, der als schweizweit höchstes Gebäude das Stadtbild Basels prägen wird. Die vor rund fünfzig Jahren entstandenen ersten Hochhäuser für Firmensitze wie der F. Hoffmann-La Roche oder Novartis werden im

Lauf der nächsten Jahre durch eine neue Generation von Bauten zu Hochhausclustern ergänzt. Nebst standortpolitischen Motiven spielt der Städtebau für diese campusartigen Entwicklungen eine wichtigere Rolle als vor einigen Jahrzehnten. In diesen städtebaulichen Transformationsprozessen wird auch der Strukturwandel von Produktions- zu Forschungs- und Verwaltungsaufgaben sichtbar.

Verdichtung als Herausforderung

Derartige Hochhausentwicklungen lassen sich aus der für die Gesamtstadt Basel bedeutenden Nutzung legitimieren. Aber auch öffentliche Einrichtungen wie die Universität oder das Universitätsspital erbringen weit über die Kernstadt hinaus einen wichtigen Nutzen für die Bevölkerung und können dazu gezählt werden. Sie sind ausserdem auf eine zentrale Lage in der Agglomeration angewiesen. Dass diese in die Stadt eingewachsenen Standortverdichtungen eine besondere städtebauliche Her-

ausforderung darstellen, wurde schon beim geplanten Biozentrum mit 75 m deutlich und akzentuiert sich noch mit den beabsichtigten Spitalbauentwicklungen in unmittelbarer Nachbarschaft zum historischen Stadtzentrum. Die Zeiten haben sich geändert: Wurde in den 60er-Jahren noch der grossflächige Abbruch der Innenstädte propagiert, so wird heute heftig über Veränderungen im Stadtbild debattiert. Innenstädtische Verdichtungen mit Massstab-sprüngen stehen im Spannungsfeld zum Bewahren der historischen Stadt. Deshalb sollen dort, wenn überhaupt, nur lokal Hochhäuser möglich sein. Eine zentrale Rolle spielen dabei eine gute Architektur als vermittelndes Element sowie der Umgang mit den öffentlichen Aussenräumen.

Und das Wohnhochhaus?

Das Wohnhochhaus hat keine leichte Vergangenheit: Bis in die siebziger Jahre wurde zur Bewältigung der Wohnungsknappheit



der Hochhausbau insbesondere an peripheren Lagen der Städte unterstützt. Gegen den Typ des standardisierten Wohnhochhauses für Familien entstand jedoch breite gesellschaftliche Kritik. Zusammen mit der Erdölkrise 1973/74 führte dies dann zu einem Unterbruch im Hochhausbau, welcher bis in die neunziger Jahre reichte. Seither ist das Wohnhochhaus wieder aktuell – mit der Erkenntnis, dass die Typologie der Projekte nicht als überall gültiger Standard, sondern als massgeschneiderte Lösung im jeweiligen urbanen Kontext entwickelt werden muss. Dabei steht bei Wohnhochhäusern nicht in erster Linie die Bewältigung der Wohnungsnot im Vordergrund, sondern das Bereitstellen eines Angebots für Menschen, die urbane Lagen und ein vielseitiges Wohnungsangebot mit Zusatzeinrichtungen schätzen. Beispiele hierfür sind der Markthalle-Turm beim Bahnhof SBB, der St. Jakob-Turm und der Südpark im Gundeldinger Quartier. Mit der Jahrtausendwende wurden die Kernstädte für das Wohnen wieder entdeckt.

Neuer Wohnraum für 3500 Personen

Mit der Jahrtausendwende wurden die Kernstädte wieder entdeckt. Seit einigen Jahren wächst auch die Basler Stadtbevölkerung wieder, nachdem sie über Jahrzehnte rückläufig war; gleichzeitig beanspruchen immer weniger Menschen immer mehr Wohnfläche. Ohne weitere Massnahmen wird die raumplanerisch geforderte Innenentwicklung in der Kernstadt Basel nicht umsetzbar sein.

Im Rahmen der laufenden Zonenplanrevision soll deshalb mit den geplanten Stadtrandentwicklungen Ost, Süd, Nordwest und Walkeweg neuer Wohnraum für rund 3500 Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen werden. Der Vorschlag für den Stadtabschluss Ost setzt bewusst auf eine Gruppe urbaner Wohnhochhäuser in einer parkähnlichen Umgebung, um Grün- und Freiräume zu sichern. Wohnhochhäuser werden heute gemeinhin immer noch entweder mit sozialem Wohnungsbau oder neuerdings mit Luxusappartements assoziiert. «Unser Ziel ist es, dem Hochhaus seine Funktion für gutes, aber nicht luxuriöses Wohnen zurückzugeben», erläuterte der Architekt und ETH-Professor Roger Diener seinen städtebaulichen Vorschlag für die

Stadtrandentwicklung Ost. Damit soll auf die Nachfrage nach vielfältigen Wohnformen an guten Aussichtslagen differenziert reagiert werden; ein Viertel der Geschossflächen ist für gemeinnützigen Wohnungsbau vorgesehen. Zusammen mit den übrigen Arealentwicklungen der Zonenplanrevision soll so ein möglichst breites Wohnungsangebot für die Stadt Basel entstehen.



Das Basler Hochhauskonzept

Nachdem jahrzehntelang der Zersiedlung nicht Einhalt geboten werden konnte, soll mit der Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes die Ausweitung der Siedlungsflächen gestoppt werden. Damit steigt der Druck auf die Innenentwicklung – auch in den Kernstädten. Im Zusammenhang mit der Zonenplanrevision wurde im Jahr 2010 für die Stadt Basel vorausschauend ein Hochhauskonzept erstellt, das die Verdichtungsstrategie der Stadt unterstützen soll. Das Hochhauskonzept gilt als Richtlinie für künftige Hochhausentwicklungen. Es verfolgt vier Ziele:

- Unterstützung der Zentrumsbildung an gut erschlossenen Lagen (Bahnhöfe)
- Schaffung von Expansionsraum für Unternehmen und öffentliche Einrichtungen
- Strukturierung von Stadtentwicklungsgebieten in Transformationsprozessen
- Schaffung eines differenzierten Wohnungsangebots mit guten Aussichtslagen.

Das Konzept zeigt für den Hochhausbau geeignete Gebiete und Potenzialgebiete auf. Die Standorte müssen mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr gut erreichbar sein und im Einzugsbereich von Hochleistungsstrassen liegen. Lokale Verdichtungen sollen vor allem dort unterstützt werden, wo diese nutzungsmässig notwendig und städtebaulich begründbar sind. Hochhäuser können Flussräume, Gleisräume und wichtige Orte akzentuieren. In städtebaulicher Hinsicht sind für den Hochhausbau vor allem Gebiete interessant, die eine Chance für eine zusammenhängende städtebauliche Transformation aufweisen. Solche Potenziale können zum Beispiel auf dereinst disponiblen Logistikarealen (Bahn- und Hafenareal) freigesetzt werden. In den übrigen städtischen Gebieten bleibt das Hochhaus ein Einzelfall; städtische Strukturen lassen sich nicht beliebig überformen.

Hochgesteckte Ziele

Basel setzt auf qualitativ hochwertige Hochhäuser; sie müssen im Vergleich zur Regelbebauung einen Mehrwert für den Städtebau generieren. Die Energieeffizienz des Gebäudes, die Siedlungsökologie, der Gewinn an Freiräumen im Umfeld, die Durchmischung der Wohnformen und nicht zuletzt eine gute Gesamtwirkung im Stadtbild mit dem Nachweis guter Architektur sind wichtige Aspekte der Planung. Diese hoch gesteckten Ziele verlangen einen hohen Grad an Interdisziplinarität von der Planung bis zur Umsetzung.

Nicole Wirz

Nicole Wirz Schneider ist Architektin und Raumplanerin ETH mit über 15 Jahren Erfahrung im Planen und Bauen. Sie war sowohl in der Privatwirtschaft als auch in der Verwaltung tätig. Sie ist Verfasserin des Hochhauskonzepts der Stadt Basel und hat im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zahlreiche Planungen von Grossprojekten wie zum Beispiel dem Roche-Turm durchgeführt. Ab April 2014 macht sie sich mit dem Büro RAUMPLAN Wirz für Städtebau und Raumplanung in Basel selbstständig.

... und der EuroAirport-Bahnanschluss?

Ein wichtiger Beitrag zu einer gedeihlichen Stadtentwicklung wäre auch der seit langem geplante Anschluss des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg an das Bahnnetz. Dieser Tage publiziert die Projektleitung die Resultate des Mitwirkungsverfahrens vom vergangenen Sommer. Und die Schweiz hat am Abstimmungssonntag vom 9. Februar sowohl euro- also auch bahnpolitische Entscheide gefällt.

Der Fahrplan ist seit langem klar. Nachdem erste Ideen zu einem Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mülhausen bereits in den 1970er Jahren aufs Tapet gebracht worden waren, wurden die Pläne mit Beginn des 21. Jahrhunderts konkreter. Eine Motion im Nationalrat hob das Projekt im November 2001 in der Schweiz auf Bundesebene, und in den folgenden Jahren wurde das Thema auch in Frankreich und Deutschland aktenkundig. Aufgrund des trinationalen Nutzens war eine grenzüberschreitende Finanzierung des auf 260 Millionen Euro veran-

schlagten Projekts von Anfang an unbestritten. Bisher haben die Schweizerische Eidgenossenschaft 25 Millionen Franken und vor kurzem auch die französischen Partner 85 Millionen Euro sowie das Land Baden-Württemberg je 10 Millionen Euro für die weitere Planung und Ausarbeitung zugesichert. Auch die beiden Basel sind mit je 10 Millionen Euro engagiert. Noch in diesem Jahrzehnt soll die sechs Kilometer lange Strecke befahrbar sein.

Neue Situation?

Nach den Volksabstimmungen in der Schweiz vom 9. Februar 2014 stellen sich Aussenstehenden nun zwei Fragen: Profitiert das Vorhaben «Bahnanschluss EAP» und dessen Schweizer Finanzierung vom positiven Entscheid über die «FABI»-Vorlage zur Förderung des Bahnverkehrs? Und besteht andererseits die Gefahr, dass die schweizskeptische Stimmung in der EU nach der Annahme der SVP-Masseneinwanderungsinitiative Auswirkungen auf das

grenzüberschreitende Projekt hat? «Weder noch», schätzt Antje Hammer, Zuständige für das Projekt im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt die Lage ein. «Der Bahnanschluss des Euro Airport Basel-Mulhouse-Freiburg liegt auf französischem Boden und die Federführung bei Frankreich. Es kann ausgeschlossen werden, dass die EU an diesem für ihr Mitglied nicht zuletzt wegen der besseren Erschliessung der Europahauptstadt Strassburg wichtigen Projekt sozusagen ein indirektes Revanchefoul begeht, indem sie die angestrebten EU-Gelder verweigert.» Die bisher gesicherten Bundesmittel von 25 Millionen Franken sind bei einem fristgerechten Bahnbeginn gesichert, eine weitergehende Schweizer Finanzierung dürfte zudem unabhängig von FABI erfolgen. «Allerdings muss der Bund sich im Rahmen von FABI sowieso eine Lösung für Bahnprojekte im ausländischen Teil der Agglomerationen überlegen», ergänzt Hammer, «sonst benachteiligt er seine Grenzregionen».

Aktueller Stand

Die Chancen auf die Einhaltung des Zeitplans sind also intakt. Demnächst publizieren die Projektträger EAP und RFF (Réseau Ferré de France) auf www.eapbyrail.org den Schlussbericht zur öffentlichen Mitwirkungsphase vom vergangenen Sommer. Und als nächster Planungsschritt wird ein Vorprojekt in Angriff genommen, das ungefähr 15 Monate dauern soll.



IMPRESSUM Nummer 1/2014, erscheint viermal jährlich.

HERAUSGEBER: Handelskammer beider Basel (info@hkbb.ch), Advokatenkammer Basel, Basellandschaftlicher Anwaltsverband (sekretariat@advokaturambahnhof.ch)
grosszügig unterstützt von der Jubiläumstiftung La Roche & Co (jubilaeumstiftung@larochebanquiers.ch)

REDAKTION: Dr. Philip R. Baumann, Dr. iur. Alexander Filli, lic. iur. Roman Felix, Dr. iur. Urs D. Gloor, Martina Hilker, MLaw Andrea Tarnutzer-Münch, lic. phil. I Roger Thiriet

LAYOUT: Elmar Wozilka, Handelskammer beider Basel, Druck: bc medien ag, Münchenstein

ADRESSE: «tribune», Aeschenvorstadt 67, Postfach, 4010 Basel, Telefon: +41 61 270 60 31 Telefax: +41 61 270 60 05 E-mail: tribune@hkbb.ch

Tribune ist eine offizielle Publikation der herausgebenden Organisationen für deren Mitglieder.

Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für Nichtmitglieder kostet das Jahresabonnement CHF 20.–

AZB

CH-4010 Basel
P.P. / Journal

tribune