

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2015)
Heft: 3: "Glaibasel" : zwischen gestern und morgen

Artikel: Kleinbasler Visionen : hoch hinaus - und noch höher
Autor: Ryser, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843188>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Hoch hinaus – und noch höher

[wr] Kleinbasel ist Teil Basels und gleichzeitig eine separate Stadt mit einer eigenen, städtebaulichen Entwicklung. Aus der einstigen Gründungsstadt ist ein Industrie- und Arbeiterviertel mit einer bunt durchmischten Bevölkerung geworden. Neuerdings setzen Hochhäuser markante Akzente.

Wer auf der Pfalz steht, vermag sich ein Bild von der Entwicklung Kleinbasels zu machen. Im Vordergrund, zwischen Waisenhaus und Kaserne, die mit roten Ziegeln bedeckten, steilgiebligen Dächer der im 12. Jahrhundert gegründeten Altstadt. Dahinter ein Meer von oft lieblosen Häusern und Fabriken, eine Arbeiterstadt, die im Verlaufe der Industrialisierung wie eine Metastase in die Landschaft zwischen Dinkelberg und Wiese wucherte: Wettstein, Hirzbrunnen, Rosental, Clara, Matthäus, Klybeck und das erst 1908 eingemeindete Kleinhüningen mit seinem Hafen. Und alles beherrschend, die Zeugen einer neuen Zeit, die beiden Kleinbasler Türme, jener der Messe und jener der Roche, 105 Meter hoch der eine, 178 der andere. Sie sind – weit über ihre funktionalen Zwecke hinaus – Symbol prosperierender Wirtschaftskraft, architektonische Ausrufezeichen aus Glas, Stahl und Beton. Und der Betrachter fragt sich unwillkürlich, ob hier der Grundstein für ein neues Stadtbild gelegt wurde, eines, das hoch hinaus will – und noch höher.

Bild unten

Im Kleinbasel entsteht eine neue Skyline

«Mit seiner schlichten, aber unverwechselbaren Form fügt es [das Hochhaus] sich optimal ins Roche-Areal und Basler Stadtbild ein.»

Zitat: Homepage, www.roche.ch

Ob die Marketingabteilung des Pharmamultis selber glaubt, was sie da schreibt? Wenn man das Ganze wie eine Fotografie betrachte, könne man sich in der Tat idealere Formen fürs Stadtbild vorstellen, räumt Mathis Müller ein. Er ist freischaffender Architekt und besetzt in einem Teilzeitpensum das Fachsekretariat der Stadtbildkommission, deren übergeordneter Auftrag es ist, zu beurteilen, ob Neubauten oder Renovationen ins Gesamtbild der Stadt passen. «Wenn man aber weiss», fährt er fort, «was der Nutzen für die wirtschaftlichen Forderungen der Stadt ist, dann stellt der Roche-Turm eine gute Möglichkeit dar.» Und Jürg Degen, Abteilungsleiter im Planungsamt des Bau- und Verkehrsdepartementes, gibt zu bedenken, der Wunsch von Roche, möglichst viele Leute auf ihrem kleinen Areal beisammen zu haben, sei der Notwendigkeit geschuldet, aus ihrer Arbeit Synergien zu



schöpfen. «Da steht nicht die Form des Gebäudes im Vordergrund, sondern die Frage, wie man mit diesem Anspruch umgehen will.» Oder auf den Punkt gebracht: «Für den Wirtschaftsraum müssen Konzessionen gemacht werden.

Die Zeit der aus einem Guss entstandenen Gründungsstädte, deren Gebiet im Auftrag eines mittelalterlichen Fürsten mit einem geregelten Strassennetz versehen und in einzelne Grundstücke parzelliert wurde, ist längst vorbei. Heute gehe es um eine Entwicklung von Arealen in einer über einen langen Zeitraum gewachsenen Stadt, stellt Jürg Degen fest. «Die Messe und Roche beispielsweise, deren Standorte sich mitten im Wohngebiet und nicht draussen auf der grünen Wiese befinden, bauen aus, andere, wie etwa auf dem Rosental, werden folgen und in Basel-Nord mit dem Hafen und der Klybeck-Insel, wo eine 3Land-Stadt [vielleicht besser bekannt unter der Bezeichnung «Rheinhattan», die Red.] entstehen soll, wartet ein noch grösseres Infrastrukturreal auf einen Investitionsschub.»

Deutlich wird: Der Messeturm und das Bürohochhaus von Roche werden keine Solitäre bleiben. Vor dem Betrachter, der sich mit den verschiedenen Projekten befasst, entsteht das Bild eines Kranzes von Hochhäusern, die hinter der Kleinbasler Altstadt himmelwärts streben. Das sei nicht die Idee, widerspricht Jürg Degen. Es gehe um ein Weiterschreiben jener Hochhausprojekte, die bereits vorhanden sind, damit würden gewisse Punkte, «Hotspots», sichtbar gemacht, Inseln gewissermassen: eben – die 3Land-Stadt, der Claraturm, die neuen Hochhäuser, die das MUBA-Parking ersetzen sollen, ein weiterer Roche-Turm, zu dem noch drei weitere kleinere Hochhäuser kommen. «Im unteren Kleinbasel wird es mehr Hochhäuser und Veränderungen geben als im oberen», ergänzt Jürg Degen. «Nachdem die Stadttrandentwicklung Ost gescheitert ist, bleibt dort das Roche-Projekt für sich.» (Zur Erinnerung: Der Grosse Rat wollte im Gebiet zwischen dem Rankhof und Riehen zusätzlichen Wohnraum [mit mehreren Hochhäusern] und einen öffentlich zugänglichen Landschaftspark schaffen. Das Projekt wurde von den Stimmbürgern knapp abgelehnt.)



«Weniger Strassen und weniger Parkplätze schaffen Platz für Radfahrer, Fussgänger, Cafés und Plätze: kurz für das Leben.»

Jan Gehl



Die Lebensqualität einer Stadt, so der dänische Stadtplaner Jan Gehl, von dem sich Metropolen wie Kopenhagen, Shanghai, Melbourne und New York beraten lassen, könne man daran messen, wie vielen Kindern und alten Menschen man auf Strassen und Plätzen begegne. Lebenswert sei eine Stadt, wenn sie nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fussgänger und Velofahrer ticke.

In den 1960er- und 1970er-Jahren scheint man vielerorts das Feld der Stadtentwicklung den Verkehrsplanern überlassen zu haben. Auch in Basel. Man habe begonnen, die Altstadt zu zerstören; ohne Not und ohne Krieg, gab der Stararchitekt Jacques Her-

zog in einem Gespräch mit dem Journalisten Michael Martin zu Protokoll. Er erwähnte die projektierte und letztlich doch nicht realisierte (Grossbasler) Talentleistungsstrasse, der man im Vorfeld am Rümelinsplatz, am Fischmarkt und am Blumenplatz (vis-à-vis dem Hotel Les Trois Rois) historische Bausubstanz geopfert hat. Das sei «jetzt noch einer der brutalsten und unnötigsten Eingriffe in unsere Stadt». Er hätte auch das MUBA-Parkhaus erwähnen können, jenen achtgeschossigen Bau an bester Lage, der 1200 Blechkarossen Standplätze mit Aussicht über die ganze Stadt anbietet. Tatsächlich muss auch Kleinbasel seinen Tribut an die «automobile» Gesellschaft bezahlen. Wer zu den Stosszeiten am Riehenring, an der Feldberg-, der

Klybeck- oder Hammerstrasse den Verkehr beobachtet, weiss, wovon die Rede ist.

Verkehrsplanung sei heute noch wichtig, meint dazu Jürg Degen. Allerdings gehe es nicht mehr wie in den 1960er-Jahren um Ringstrassen, sondern um den ÖV, um Fussgänger und Fahrräder. In der Tat. Heute kann man mit dem Velo, eingezwängt zwischen Randstein und Tramgeleisen, aber immerhin unbehelligt von Autos, von der Messe bis zur Mittleren Brücke, fahren. Ein erster Schritt?

Um bei der Clarastrasse zu bleiben: Vor etwas mehr als einem Jahrzehnt wurde der Basler Bevölkerung versprochen, die Achse Messe/Claraplatz mit breiteren Trottoirs, neuer Beleuchtung und Rosenlorbeersträuchern zu einem Boulevard umzugestalten. Bisher sei noch nicht erreicht worden, was man wollte, sagt Jürg Degen. Das Design einer Strasse, die gestalterische Veränderung allein reiche eben nicht aus. Und Mathis Müller ergänzt: «Um einen Boulevard zu erhalten, brauche es auch neue Nutzungen, Cafés, Restaurants, attraktive Einkaufsmöglichkeiten.» Das gelte auch für den Messeplatz. Der lebe lediglich während den Veranstaltungen. Ob Flaniermeile oder Plätze – beides funktioniere nur, wenn sie von der Öffentlichkeit akzeptiert und täglich genutzt würden. Das Projekt beim MUBA-Parking – wo man Läden, Arbeitsplätze, Wohnungen, Restaurants plane, könne ein Schritt in die richtige Richtung sein.

Stadtentwicklung sei wie einen Wald zu pflegen und auch mal aufzuforsten, meint Jürg Degen. Alte Bausubstanz müsse laufend erneuert werden. Es ist schon so: Jenes mindere Basel, das vom Lokalpoeten Theobald Baerwart in seinem Büchlein «Im diefschte Glai-basel» so liebevoll beschrieben wurde, gibt es nicht mehr. Um das zu realisieren, braucht man nur in die Erlennatt zu gehen, wo zurzeit ein grosses Projekt mit fast tausend Wohnungen umgesetzt wird. Die neuen Wohnungen sind nicht billig. Das wird zwangsläufig zu einem demografischen Wandel führen, zu einem neuen Bevölkerungsmix. Allerdings, gibt Jürg Degen zu bedenken, sei im Kleinbasel noch genügend preisgünstiger Wohnraum vorhanden. Eine Verdrängung weniger finanzkräftiger Bewohnerinnen und Bewohner sei nicht zu befürchten.

Stadtentwicklung – auch im Kleinbasel – findet an vielen Fronten statt. Es geht ja nicht allein darum, neue Wohnungen und Arbeitsplätze zu schaffen. Man macht sich auch Gedanken darüber, wie der öffentli-



Bild rechts oben
An bester Lage mit Aussicht über die Stadt: ein Parkhaus für 1200 Blechkarossen

Bild links
Clarastrasse – ein Boulevard?

che Raum attraktiver, lebenswerter gestaltet werden kann. Beispiel Kasernenareal: Wie viele Projekte wurden schon diskutiert und wieder verworfen! Im Zentrum stand stets die Frage, ob man mit einem Abriss des neugotischen Kopfbaus, oder wenigstens mit einem Durchgang eine Öffnung zum Rhein möglich machen könnte. Die verkehrsfreie Kleinbasler Riviera ist ja inzwischen von Menschen erobert worden, die am Fluss die Sonne geniessen, flanieren, im Sommer schwimmen, bei den Buvetten miteinander diskutieren. Hier tickt die Stadt, wie das Jan Gehl fordert, im Tempo des Fussgängers. Eine Verbindung in den Innenhof der Kaserne würde diesen für das Quartier zentralen Ort zweifellos attraktiver machen. Allerdings: «Wenn es um die Wertschätzung dieses Kopfbaus geht», so Jürg Degen, «dann ist nicht die Stadtbildkommission, sondern die Denkmalpflege, die bei Eingriffen in geschützte Objekte das letzte Wort hat, die Ansprechstelle.» (Möglicherweise auch die Verantwortlichen des Tattoos und ihre Anhänger, die sich das Gebäude als Kulisse für ihre einwöchige Veranstaltung nicht nehmen lassen wollen. Doch dies nur nebenbei.)

Man sieht: Stadtentwicklung im Kleinbasel ist – wie überall – eine schwierige Angelegenheit. Zahlreiche Instanzen und Interessenvertreter mischen sich in die Debatte ein, viele, oft divergierende Bedürfnisse müssen berücksichtigt werden. Und wie immer am Schluss entschieden wird: Es hat Auswirkungen auf die Menschen, die dort leben. Oder um ein letztes Mal Jan Gehl zu zitieren: «Erst formen wir unsere Städte, dann formen sie uns.»

Quellen

Gespräch mit Jürg Degen, Abteilungsleiter im Planungsamt Basel-Stadt und Mathis Müller, Fachsekretariat der Stadtbildkommission Basel
Zaugg R., Marcolli P., Martin M., Basel, gestern – heute – morgen, Verlag Martin+Schaub, Basel, 2013
Brand Eins, Zeitschrift, «Die Menschen in Bewegung setzen»
Interview mit Jan Gehl, Stadtplaner, Dezember 2014



Himmelwärts

Keine Frage: Es gibt viele vernünftige Gründe, in die Höhe zu bauen. Dass sich die Bauherrschaft aber gleichzeitig auch ein Denkmal setzen will, wird wohl niemand bestreiten, der sich je mit der Geschichte von Bauwerken befasst hat, die himmelwärts streben. Man braucht dazu nicht einmal den Turm von Babel zu bemühen, der mit seinen 92 Metern Höhe und ebensolcher Seitenlänge wohl eher ein unförmiger Klotz war.

Als im Jahr 1248 der Bau des Kölner Doms in Angriff genommen wurde, war man willens, die höchste Kathedrale der Welt zu bauen. 700 Jahre später wurde der Turm des Ulmer Münsters um elf Meter höher gebaut, allein, um jenen von Köln zu übertreffen. Und dass die Familien im toskanischen San Gimignano mit ihren Wohntürmen sichtlich um Status rangelten, ist bekannt.

Amüsant ist auch die Geschichte der ersten Wolkenkratzer von New York. Das 1908 erstellte, 187 Meter hohe «Singer Building» wurde 1910 von der Lebensversicherung «Metropolitan Life» mit einem 213-Meter-Hochhaus übertroffen, worauf Frank Woolworth anordnete, die Pläne für das «Woolworth Building», das sich bereits im Bau befand, zu ändern und es mit

241 Metern zum höchsten Gebäude der Stadt zu machen. Kommt uns das nicht irgendwie bekannt vor? Der zwischen 2001 und 2003 erbaute Messeturm in Basel war mit seinen 105 Metern das höchste Gebäude der Schweiz, bis Zürich mit dem 126 Meter hohen Prime Tower den Rekord nach «Downtown Switzerland» holte. Inzwischen hat aber Basel mit dem Bau 1 der Roche die Nase wieder weit vorn. Und mit dem zweiten, geplanten Hochhaus von 200 Metern wird sich der Pharmamulti gar selbst übertreffen. Doch bereits droht Ungemach aus Vals, wo ein 380-Meter-Hotel-Turm in der hehren Alpenwelt alles in den Schatten stellen soll, was hierzulande in die Höhe strebt. («Ich bin doch kein Kaffeeahmdeckel-Sammler, ich brauche eine Herausforderung», erklärte der Initiant Remo Stoffel der NZZ.) Aber was ist das alles schon gegen die mehr als 800 Meter des Burj Khalifa (benannt nach dem Präsidenten der Arabischen Emirate) in Dubai?

«Wohlan, lasst uns einen Turm bauen, des Spitze bis an den Himmel reiche, damit wir uns einen Namen machen ...», lesen wir im 1. Buch Mose, Kap. 11. Aber wir wollen uns nicht in theologischen Spekulationen verlieren und ins Grübeln kommen, denn wie gesagt: Für den Bau von Hochhäusern gibt es viele Gründe, auch sachliche.