

Basel-Stadt ist relativ klein und dicht überbaut. Grünflächen sind rar, und der Wohnungsbedarf ist gross. Die Raumkollision wirft die Frage auf: Mehr Freiflächen oder mehr Wohnungen? Im Hafenaerial entsteht eine begehrte Freifläche. Was soll damit geschehen? Die einen wollen Wohnungen, andere einen kreativ gestaltbaren Raum. Wir gehen unterschiedlichen Vorstellungen nach und untersuchen, wer sich wie für welche Anliegen einsetzt. Dabei interessiert erstens, was urbane Widerständigkeit motiviert, zweitens, wie sie sich im Basler Hafenaerial manifestiert und drittens, welche weiter führenden Schritte sie initiiert.

Reto Bürgin Aline Schoch
Peter Sutter Hector Schmassmann
Ueli Mäder

Urbane Widerständigkeit
am Beispiel des Basler Rheinhafens Areal

edition gesowip

ISBN 978-3-906129-62-4

Urbane Widerständigkeit

am Beispiel des Basler Rheinhafens Areal

Reto Bürgin Aline Schoch Peter Sutter
Hector Schmassmann Ueli Mäder

Mit Beiträgen der Gastautorinnen
Petra Huser und Nina Schweizer



edition gesowip

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar



Seminar für Soziologie
Universität Basel



Fachhochschule
Nordwestschweiz

Institut für Sozialplanung und Stadtentwicklung
Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW

Erste Auflage

Lektorat: Anja Vatter

Cover: Foto - Lucía DeMosteyrín www.luciademosteyrin.com

Design - Nina Schweizer

Layout: Simon Mugier

Alle Rechte vorbehalten

Basel 2015

© by edition gesowip Basel/Switzerland

ISBN 978-3-906129-62-4

Reto Bürgin, Aline Schoch, Peter Sutter,
Hector Schmassmann, Ueli Mäder

Mit Beiträgen der Gastautorinnen
Petra Huser und Nina Schweizer

Urbane Widerständigkeit

am Beispiel des Basler Rheinhafen Areals

edition gesowip

Inhaltsverzeichnis

Vorwort (<i>Ueli Mäder</i>)	10
1 Annäherung	12
1.1 Fragen und Vorgehen (<i>Ueli Mäder</i>)	12
1.2 Theoretische Grundlagen (<i>Aline Schoch, Reto Bürgin, Hector Schmassmann</i>)	14
2 Zum Hafen: Geschichte und Konturen (<i>Peter Sutter, Reto Bürgin</i>)	24
2.1 Hafentransformation	24
2.2 Klybeck: Vom Industriequartier zum urbanen Stadtteil	34
2.3 Kleinhüningen: Vom Fischerdorf zum Basler Stadtteil mit Meeranschluss	36
3 Leben im Quartier: Porträts (<i>Peter Sutter</i>)	41
3.1 Das Schifferkinderheim	41
3.2 Beizen	44
3.3 Migrantinnen und Migranten	49
3.4 Vereine	53
3.5 Meinung und Kritik: Ex-Planer zum Planungsprozess	64
3.6 Fazit und Ausblick	66

4	Wahrnehmung der Hafen-Stadt <i>(Nina Schweizer)</i>	68
4.1	Ausgangslage und Ziel	68
4.2	Sozial konstruierte Raumproduktion	69
4.3	Image und Stadtentwicklung	70
4.4	Zur Rolle der Medien und anderer Informationsquellen	71
4.5	Konzeptionelle Einbettung	71
4.6	Statistisches Porträt der Befragten	74
4.7	Erhebungsorte	74
4.8	Zum Image von Klybeck und Kleinhüningen	75
4.9	Informationsquellen und Kenntnisstand der Befragten	79
4.10	Persönliche Haltungen zur Stadtteilvision	79
4.11	Beurteilung der Stadtteilvision	82
4.12	Wünsche und Bedürfnisse an einen neuen Stadtteil	83
4.13	Diskussion und Folgerungen	83
5	Widerstand gegen „Rheinhattan“ <i>(Reto Bürgin)</i>	88
5.1	Hinter die Kulissen blicken	88
5.2	„Rheinhattan“ generiert Widerstand	89
5.3	„Artenvielfalt“	91
5.4	Von Unterschieden und Gemeinsamkeiten	114
5.5	Triggermoment	117

5.6	Provozierter Widerstand?	121
5.7	Begleitgruppe als Begleiterscheinung?	127
5.8	Widerständige Utopien	134
5.9	Folgerungen zur Widerständigkeit	140
6	Wie viel Freiraum braucht die Stadt? <i>(Aline Schoch)</i>	145
6.1	Chronologie	146
6.2	Ausgang und Fragestellung	149
6.3	Zugang	150
6.4	Stadträumlicher Kontext	151
6.5	Ordnungsaushandlungen: Raumkämpfe – Kampfräume	153
6.6	Konfliktumgang und Aushandlungsprozess	170
6.7	Auswirkungen	181
6.8	Folgerungen	183
7	Wer baut unsere Stadt? <i>(Petra Huser)</i>	190
7.1	Hintergrund und Ausgangslage	190
7.2	Partizipation in der Praxis	193
7.3	Mitwirkungsverfahren in Basel-Stadt	198
7.4	Mitwirkung bei der Hafententwicklung	201
7.5	Partizipation mit Zukunft	220
7.6	Schlussfolgerungen	224

8	Vauban – (k)ein Vergleich <i>(Hector Schmassmann)</i>	227
8.1	Theoretisches Vorspiel – Differenzen anerkennen	229
8.2	Stadtteil Vauban – lebendiger Ort der Begegnung und des Austausches	230
8.3	Konflikte zwischen Leitbild und Realität	237
8.4	Gegen Zwänge und Entfremdungen im Alltag	242
8.5	Schlussbetrachtungen und zusammenfassende Überlegungen	247
9	Hafen als Metapher <i>(Ueli Mäder)</i>	250
10	Zusammen gefasst <i>(Ueli Mäder, Aline Schoch)</i>	252
12	Quellen	258
	Bücher und Aufsätze	258
	Zeitungen und Zeitschriften	263
	Internet	265
	Autorinnen und Autoren	269

Abbildungen

Abb. 1:	Gesamtüberblick über die Entwicklungsvision 3Land mit der Klybeckinsel als „Herzstück“	27
Abb. 2:	Blick von der Dreirosenbrücke auf die Südspitze der angedachten Klybeckinsel („Rheinhattan“)	28
Abb. 3:	Hafen-Stadt Basel, Projektplan	30
Abb. 4:	Raumkonzept 3Land	31
Abb. 5:	Klybeck	34
Abb. 6:	Radierung nach einer Zeichnung von Emanuel Büchel, 1749	37
Abb. 7:	Kleinhüningen	39
Abb. 8:	Die schraffierte Fläche markiert den Gemeinde-Bann gemäss der Bürgerkorporation Kleinhüningen	62
Abb. 9:	Neugestalteter Klybeckquai seit September 2013	72
Abb. 10:	Involvierte Positionen in der Konkretisierung der Stadtteilvision zum Projekt	74
Abb. 11:	Zuschreibung von Eigenschaften und Charakterisierungen anhand von Begriffspaaren	77
Abb. 12:	Bewertung von ausgewählten Faktoren in Klybeck und Kleinhüningen	78

Abb. 13:	Haltung gegenüber der Vision eines neuen Stadtteils I	80
Abb. 14:	Haltung gegenüber der Vision eines neuen Stadtteils II	81
Abb. 15:	Beurteilung von Beschreibungen und Eigenschaften der Stadtteilvision	85
Abb. 16a-e:	Wagenplatz-Impressionen	189
Abb. 17:	Leitfaden zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung in der Stadt Basel	200

Vorwort (*Ueli Mäder*)

Der Basler Stadtkanton ist relativ klein und dicht überbaut. Grünflächen sind rar, und der Wohnungsbedarf ist gross. Daraus ergibt sich eine Raumkollision, die die Frage aufwirft: Mehr Freiflächen oder mehr Wohnungen? Eine Frage, die sich prospektiv auch im Hafenaerial stellt. Hier bewegt sich derzeit viel. Nutzungen verändern und verlagern sich. In absehbarer Zukunft entsteht eine begehrte Freifläche. Was soll damit geschehen? Die einen wollen Wohnungen, andere einen kreativ gestaltbaren Raum. Wir gehen in dieser Publikation unterschiedlichen Vorstellungen nach und fragen weiter: Wer will was und warum? Wer setzt sich wie für seine bzw. ihre Anliegen ein? Dabei interessieren, nebst inhaltlichen Konzepten, der Umgang mit Konflikten sowie das, was sich hinter den Auseinandersetzungen verbirgt. In der Auseinandersetzung gibt es verschiedene Player: die Investoren, die Unternehmen, die Politik und die Stadtverwaltung sowie die Bevölkerung, die im Quartier oder in der Nähe lebt.

Wir konzentrieren uns auf die Quartierbevölkerung. Zum einen formieren sich da widerständige Gruppierungen, die auf die Idee der Stadtverwaltung, auf der Klybeckinsel ein Projekt mit Hochhäusern zu verwirklichen, reagieren. Wir rekonstruieren die Haltungen von sieben Gruppierungen und nehmen auf, was weitere Bevölkerungskreise von den Projekten wissen und halten. Selbstverständlich kommt die Sicht der Regierung ebenfalls zur Darstellung.

Zunächst legen wir unsere theoretischen Grundlagen dar. Wir fragen, was das „Recht auf Stadt“ beinhaltet und beziehen uns dabei vor allem auf den französischen (Alltags-)Soziologen und Philosophen Henri Lefebvre. Nach einer geschichtlichen Einführung erörtern wir unterschiedliche Konzepte für das Hafenaerial. Zudem greifen wir das Beispiel der Wagenleute auf, die derzeit dort siedeln. Hinzu kommt ein Blick über den Zaun. Wir schauen, wie sich in Freiburg im Breisgau ein Quartier alternativ konstituiert und Leute integriert, die in Bezug auf Wohnen dezidiert eigene Wege gehen. Zum Schluss sinnieren wir darüber nach, ob der

Hafen und die Klybeckinsel auch Metaphern für weitere Sehnsüchte und Utopien sind.

Wir danken der Lucius und Annemarie Burckhardt-Stiftung. Sie hat die vorliegende Studie unterstützt. Wir danken auch den vielen Interviewten für die interessanten Gespräche.

1 Annäherung

Im Basler Hafenareal manifestiert sich urbane Widerständigkeit. Uns interessiert, was sie kennzeichnet. Wir legen hier unsere Fragen sowie methodischen und theoretischen Zugänge dar.

1.1 Fragen und Vorgehen (Ueli Mäder)

Unsere methodischen Zugänge sind einfach. Wir gehen von drei zentralen Forschungsfragen aus: Uns interessiert *erstens*, was urbanen Widerstand motiviert, *zweitens*, wie er sich im Basler Hafenareal manifestiert und *drittens*, welche weiter führenden Schritte er allenfalls initiiert. Der Versuch, Antworten zu finden, führt direkt ins Hafenareal. Wir führen viele Gespräche mit verschiedenen Leuten und entwickeln so ein Bild, das unterschiedliche Sichtweisen aufnimmt und zulässt.

Am Anfang steht allerdings die Theorie. Raum ist gesellschaftlich produziert und wirkt als solcher gleichsam auf die Gesellschaft zurück. Räume lassen unterschiedliche Nutzungen und Interpretationen zu und schliessen andere teilweise aus. Der Raum dokumentiert gesellschaftliche Verhältnisse, die er zugleich mit formt und prägt. Daher ist er immer umkämpft und von Konflikten gezeichnet. Wir vergegenwärtigen uns, wie der Stadtsoziologe Lucius Burckhardt und vor allem der Alltagssoziologe Henri Lefebvre den Raum konzipieren und funktionelle Planungen kritisch kommentieren. Beide postulieren ein emanzipatives Recht auf Stadt und ein „Recht auf Differenz“, das sich nicht nur einfordern lässt, sondern auch eigene Toleranz verlangt. Beide wenden sich auch dagegen, Probleme mit Mitteln lösen zu wollen, welche sie verursacht haben. Mehr oder weniger realistische Alternativen sind mit zu denken. Statt Freiflächen mit Adleraugen auszumachen und baldmöglichst zu überbauen, liessen sie sich allenfalls auch anders nutzen.

Ein historisches Bewusstsein hilft zu verstehen, wie sich Räume verändern. Sie entstehen, indem wir sie wahrnehmen und be-gehen. Dabei sind frühere Interventionen zu beachten. So ent-

decken wir, wie Vergangenes in die Gegenwart wirkt und diese belastet oder bereichert. Wer sich auf Räume einlassen und mit ihnen interagieren will, muss historische und örtliche Kontexte einbeziehen. Wir tun das über die Analyse von Dokumenten sowie über Erinnerungen, nach denen wir zu Beginn unserer Gespräche fragen.

Wir wollen mit unserer Arbeit keine konkreten Handlungsanleitungen abgeben, sondern die Sichtweisen verschiedener Player rekonstruieren. Wir tun das, indem wir Dokumente analysieren, das Feld beobachten und unterschiedliche Fachleute interviewen. Bei diesen Untersuchungsschritten besteht stets die Gefahr, vor allem das zu sehen, was wir sehen wollen. Wir reproduzieren im Alltag oft Bilder, die schemenhaft schon in unserem Hinterkopf schlummern und in der Wissenschaft bewusst anzugehen sind. Aber Forschen heisst Entdecken; es bedeutet, offen für Unwartetes und vielleicht Unangenehmes zu sein. Wichtig ist das Bemühen, eigene Vorannahmen im Team darzulegen und Veränderungen bewusst wahrzunehmen, die sich durch Gespräche und zusätzliche Informationen ergeben. Beim kollektiven Interpretieren und Validieren von Ergebnissen fliessen unterschiedliche Sichtweisen ein. So lassen sich eigene Auffassungen relativieren und weiter differenzieren.

Wir versuchen in den folgenden Kapiteln, unsere Erkundungen und Vorgehensweise transparent darzulegen. Andere können auf dieser Grundlage ein eigenes Bild entwickeln und unsere Gedankengänge intersubjektiv nachvollziehen, unabhängig davon, ob sie damit einverstanden sind. Wir entwickeln lediglich Standpunkte in Bezug auf andere Standpunkte; wohl wissend, dass es verschiedene Wahrheiten gibt. Dieser Zugang hilft, sich verstehend sozialen Realitäten anzunähern, die sich weiter wandeln und nie ganz erschliessen lassen.

1.2 Theoretische Grundlagen (*Aline Schoch, Reto Bürgin, Hector Schmassmann*)

Lucius Burckhardt ist für uns eine wichtige Referenz. Er hat sich selbst zwar andeutungsweise, jedoch nie explizit auf den französischen Philosophen Henri Lefebvre bezogen. Wir erläutern hier dessen Konzepte Recht auf Stadt, Recht auf Differenz und die Produktion des Raumes. Wir ergänzen diese theoretische Perspektive mit jener von Till Rosemann, der Jacques Rancières Gedanken zu Politik und Demokratie und der Rolle des entsprechenden Konfliktes in Form der räumlichen Demokratie auf den urbanen Raum anwendet.

Recht auf Stadt

Henri Lefebvre war ein französischer Philosoph (1901-1991), der sich eingehend mit der Wechselwirkung von Raum und Gesellschaft beschäftigte. Lefebvres Konzept Recht auf Stadt wird theoretisch viel debattiert und unterschiedlich interpretiert. Es handelt sich dabei um einen Zusammenschluss unterschiedlicher Rechte. Beispielsweise schliesst Henri Lefebvre mitunter das Recht auf Freiheit, Individualität und Wohnen ein. Er umschreibt das Recht auf Stadt auch als aktive Teilnahme an der Produktion des Stadtraumes und als Recht auf Aneignung von städtischen Räumen. (Lefebvre 2009: 125) Es beinhaltet auch das Recht auf Orte des Zusammenkommens, nach dem eigenen Lebensrhythmus zu leben und frei über Zeit zu verfügen. Lefebvre betont aber immer wieder, dass das Recht auf Stadt kein eigentliches, juristisches Recht ist.

Das Recht auf Stadt richtet sich an die Bewohner_innen einer Stadt, unabhängig derer Nationalität. In erster Linie strebt es das Recht auf Mitbestimmung und die Aneignung des urbanen Raumes durch die Bewohner_innen (und nicht durch den Staat) an. Die Bewohner_innen erhalten durch die Einforderung des Rechtes auf Stadt die Möglichkeit, ihr Umfeld selbstverantwortlich und emanzipativ zu gestalten. Machtverhältnisse können restrukturiert werden, indem Entscheidungs- und Organisationsvorgän-

ge vom Staat weg hin zu den Stadtbewohner_innen in den lokalen Kontext verschoben werden. Dabei unterstützt die Organisationsstruktur der Selbstverwaltung („autogestion“) den Gebrauch von Stadtraum durch die ansässige Bevölkerung. Partizipation und Selbstverwaltung bedingen sich gegenseitig und ermöglichen damit erst die tatsächliche Mitbestimmung von Stadtprozessen. (vgl. Lefebvre 2009) Der Gebrauchswert des städtischen Raumes steht so über dem Tauschwert des Raumes (Kapitalinteressen). (Purcell 2002: 101-103) Das Recht auf Stadt beinhaltet auch die Möglichkeit, mit Alternativen zu experimentieren und diese realisieren zu können. (Schmid 2012: 43) Es können so „Visionen für eine andere, emanzipative und gerechtere Stadtentwicklung“ formuliert werden. (Holm 2013: 49) Purcell (2002: 103) hält fest, das Recht auf Stadt sei die radikale Transformation von urbanen sozialen und räumlichen Beziehungen.

Recht auf Differenz – eine notwendige Ergänzung zum Recht auf Stadt

Eine zweite Raumforderung, die Henri Lefebvre als eine logische Ergänzung zum Recht auf Stadt umschreibt, ist das *Recht auf Differenz*. (Lefebvre 2000: 456) Die Möglichkeit Differenzenerfahrungen zu machen, beschreibt Lefebvre als einen zentralen Aspekt des Städtischen. Ein Raum, der Differenzen aufweist und unterschiedliche Räume zulässt, bezeichnet er als Heterotopie. (Holm 2014: 49) Das Recht auf Differenz ist nicht ein Recht, das jemandem gewährt werden kann, sondern eine Forderung, die jene erheben, die unter den Wiederholungen und Zwängen des städtischen Alltags leiden oder in irgendeiner Weise Ausgrenzung und Verdrängung erleben. Dieses Recht ergibt sich zum Teil aus den zentralen Merkmalen des Urbanen als einem Ort der Begegnung und der Gleichzeitigkeit und als ein „Ensemble von Differenzen“. (Lefebvre 2009: 79) Einerseits beinhaltet es ein Recht, frei von Einordnungen in Kategorien, die durch homogenisierende Kräfte der Abstraktion aufgezwungen werden, zu existieren. Andererseits stammt es aus den materiellen (konkreten) Kämpfen um Differenzen. Damit ist der Erhalt unterschiedlicher städtischer

Lebens- und Freiräume gemeint, der sich bei stadtplanerischen Vorhaben in Widerstand und Protest äussern kann. Differenz entsteht entweder durch die Fragmentierung des abstrakten Raumes (jeder kapitalistische Raum erfüllt gewisse Aufgaben) oder beruht auf scheinbar natürlichen Merkmalen, die er als Eigenheit bezeichnet. (Lefebvre 2000: 77)

Heute, also 40 Jahre nach Lefebvres Publikationen zum Urbanen, steigt das Interesse an seinen Theorien. So setzen sich verschiedene Wissenschaftler_innen wie Marcuse (2009), Harvey (2012), Mayer (2009), Brenner et al. (2012) und viele weitere mit seiner Theorie auseinander und entwickeln sie weiter. Der Umgang mit Differenz hat sich aufgrund vieler sozialer Protestbewegungen gegen Diskriminierungen aufgrund der Rasse, des Geschlechts, sexueller Vorlieben und von Behinderungen, zu einem zentralen Moment entwickelt. Indem es diesen Bewegungen gelingt, Differenz zu einem politisch mobilisierenden Projekt zu machen, erkannte schon Henri Lefebvre in ihnen ein Widerstandspotenzial gegen desintegrierende und integrierende Kräfte, die der Staatsapparat entweder mit Gewalt oder Formen kultureller Assimilation durchzusetzen versucht. (Lefebvre 1997: 109-110) Mit seiner Forderung nach „Gleichheit in der Differenz“ (*égalité dans la différence*) „verändert das ‚Recht auf Differenz‘ das alte demokratische Konzept der Gleichheit grundlegend, indem es dieses vom Egalitarismus und von der universellen Gleichwertigkeit befreit und diesem eine qualitative Dimension zurückgibt“. (Lefebvre 1997: 110) Für Henri Lefebvre ist das Recht auf Differenz in diesem Zusammenhang weit mehr als die blosser Einführung eines zusätzlichen Menschenrechts. Tatsächlich behauptet er, dass dieses Recht einen Mechanismus zur Verfügung stellt, der es erlaubt, die traditionellen Menschenrechte über die engen Grenzen des liberalen Humanismus hinaus zu verändern. Denn das Recht auf Differenz fordert explizit eine konkrete Ontologie des Alltags ein und erstreckt sich „vom Konzipierten bis zum Gelebten“ (Lefebvre 2000: 428). Das Recht auf Stadt respektive auf Differenz ist demzufolge als gesellschaftlicher Grundsatz zu verstehen, der Differenz fördert. Es zielt darauf ab, eine gebrauchswertorientier-

te, emanzipative und nicht entfremdete Form der Vielfalt und Individualität zu etablieren. (Mullis 2014: 59)

Ein Merkmal des abstrakten Raumes (kapitalistischer Raum) ist unter anderem, dass er dazu neigt, soziale Differenzen zu beseitigen, indem er den Status von Eigenheiten des scheinbar Natürlichen stärkt. (Lefebvre 2000: 64) Als Alternative dazu konzipiert Lefebvre einen differenziellen Raum, der eine Ausrichtung auf produzierte oder maximale Differenzen möglich macht. Diese Form der Differenzen ruft sozialen Ausdruck und soziale Anerkennung hervor. Das Recht auf Differenz bietet damit auch die Möglichkeit, politische Forderungen nach Schaffung eines solchen Raumes mit Nachdruck einzubringen. Daher ist dieses Recht weit mehr als die zelebrierte Verehrung alltäglicher Vorstellungen wie „Ursprünglichkeit, Diversität, Varietät und Unterschiedlichkeit“ (Lefebvre, 1970: 66), wie dies mit dem Begriff der Differenz in liberal-pluralistischen Modellen geschieht. Folglich kann man das Recht auf Differenz als Absage an die homogenisierenden Kräfte des abstrakten (kapitalistischen) Raumes sehen. (Lefebvre 2000: 77)

Vom Recht auf Stadt zur Produktion des Raumes

Lefebvres Schriften zum Urbanen finden in seiner Veröffentlichung zur Produktion des Raumes (*la production de l'espace*) ihren Höhepunkt. In seinem 1974 erschienenen Werk vereinigt er seine Konzepte des Alltags, der Stadt und des Staates. Es ist sozusagen als das „Schlüsselwerk“ seiner Analysen zum Urbanen zu betrachten. (Schmid 2010: 193)

Mit dem Recht auf Stadt forderte Lefebvre zum Kampf für mehr Differenz auf. Im Endeffekt bedeuten die von Lefebvre in der Form verschiedener Rechte formulierten Forderungen die Einforderung auf das Recht zur Produktion des Raumes. (Mitchell 2003: 29) Worum geht es bei der Produktion des Raumes? Wie produziert sich eine Stadt? Und was veranlasst Lefebvre dazu, eine neue Theorie des Raumes zu entwerfen? Lefebvre geht davon aus, dass die Gesellschaft Räume produziert, und der Raum wiederum als konstitutives Element der Produktion von Gesellschaft fungiert.

(Schmid 2010: 191-193) Erst die gesellschaftlichen, räumlichen Praktiken im materiellen Raum, die Nutzung und Konzeption des Raumes, kreieren den Raum im lefebvreschen Sinne. (Schmid 2010: 204) Damit wendete sich Lefebvre von den in den 1960er Jahren gängigen Raumtheorien ab, die Raum als per se vorhandene Kategorie und losgelöst von gesellschaftlichen Handlungen verstehen. Der Raum existiert für ihn nicht unabhängig von der Gesellschaft, sondern wird durch sie, in Interaktion mit dem Physischen, erst produziert. (vgl. dazu Schmid 2010: 192-204) Lefebvre vereinigt in seiner Theorie die bis anhin getrennten Begriffe des physischen, mentalen und sozialen Raumes. (Schmid 2010: 192) Allerdings erhält „das Kollektive“ bei Lefebvre ein grösseres Gewicht. Kurz, er wendet sich von individualistischen Theorien des Raumes ab. Räume können nur in einem „kollektiven Prozess“ produziert werden. Dafür wendet sich Lefebvre ab vom Objekt „Stadt“ hin zum Prozess „Urbanisierung“. (Schmid 2010: 2014) Lefebvre erstellt für seine Theorie der Produktion des Raumes drei Raumkategorien: der wahrgenommene (*l'espace perçu*), der konzipierte (*l'espace conçu*) und der gelebte Raum (*l'espace vécu*). (Lefebvre 2000) Diese drei Kategorien sind sogenannte „Momente“ oder „Formanten“. In Räumen ausgedrückt bezieht sich das Wahrgenommene auf einen physisch-materiellen, das Konzipierte auf einen mentalen und das Gelebte/Erlebte auf einen sozialen Raum. (Schmid 2010: 209) Es handelt sich beim wahrgenommenen Raum um die „räumliche Praxis“, beim konzipierten Raum um die „Repräsentation des Raumes“ und beim gelebten Raum um die „Räume der Repräsentation“. (Lefebvre 2000: 48-49; Schmid 2010: 207, 209) Nach Schmid (2010: 207) lässt sich die Produktion des Raumes „als Gesamtheit von drei dialektisch miteinander verknüpften Produktionsprozessen erfassen, die sich gegenseitig implizieren“. Keiner der drei „Momente“ kann isoliert betrachtet werden. Lefebvres Raumtheorie liegt folglich ein dreidimensionaler Produktionsprozess zugrunde, der die „materielle Produktion, die Produktion von Wissen und die Produktion von Bedeutungen umfasst“. (Mullis 2014: 46-47)

Aus welchem Grund führt uns der Weg vom Recht auf Stadt zur Produktion des Raumes? Im Zentrum steht der konzipierte Raum.

Lefebvre selbst beschreibt ihn als den dominanten Raum einer Gesellschaft. (Lefebvre 2000: 48-49) Der konzipierte Raum beherrscht in der Raumtriade Lefebvres die anderen beiden Räume. Vereinfacht: Die Konzeption eines Raumes gibt dessen Wahrnehmung und die Art und Weise, wie er gelebt wird vor. Die Möglichkeit, einen Raum zu konzipieren, ist stets mit Macht verbunden. Der konzipierte Raum lässt nur in geringem Masse abweichende Raumnutzungen zu. Widerstand entsteht, wenn Menschen sich den Raumkonzeptionen von anderen nicht unterordnen wollen. Dann fordern sie Möglichkeiten ein, an Verhandlungen zur Gestaltung und Veränderung städtischer Räume (Einforderung des Rechts auf Stadt, Schaffung von Gegenräumen) teilzunehmen. Bleibt ihnen dies verwehrt, entstehen Konflikte. Denn konzipierter Raum (Repräsentation des Raumes) kann stark von der Nutzung und den Wünschen der ihn bewohnenden Menschen abweichen (Räume der Repräsentation). (Lefebvre 2000: 112) Widerstand gegen Konzeptionen, Visualisierungen und Planungen können wir beispielsweise im Basler Hafanareal und in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen feststellen.

Fühlen sich die widerständigen Gruppierungen des Rechtes auf Stadt oder des Rechtes auf Differenz, des kollektiven Aushandelns über die zu produzierenden Räume, beraubt? Die Forderung von Recht auf Stadt ist im Basler Hafanareal zuweilen nicht (explizit) zu hören. Raumproduktionen sind ein Kampf um Einfluss. (Mullis 2014: 46, 61) Im Recht auf Stadt geht es im Grunde genommen darum, die Fähigkeit zu erwerben, (differenzielle) Räume produzieren zu können. (Mitchell 2003: 26-29)

Soziale Bewegungen und Widerständigkeit

In welchem Zusammenhang stehen Lefebvres erläuterte Konzepte und soziale Bewegungen? Soziale Bewegungen haben zum Ziel, gesellschaftlichen Wandel mitzubestimmen, indem sie gewisse Entwicklungen zu verhindern, herbeizuführen oder zu verändern versuchen. (Gestring et al. 2014: 11) „Kollektive Konfliktartikulationen“ und „alltägliche Praktiken“ können in der Verbindung von sozialen Bewegungen und dem Recht auf Stadt umfassender

untersucht werden, als wenn sie unter nur einem Aspekt betrachtet werden. (Hohenstatt & Rinn 2014: 200) Der Bezug zum Recht auf Stadt bietet das Potenzial, unterschiedliche Anliegen zu bündeln und unter einem Slogan zu vereinen. (vgl. Marcuse 2009, Holm 2010, Mullis 2014) Wir wollen verstehen, ob Widerständigkeit auch als Recht auf Stadt- oder Recht auf Differenz-Aktion zu interpretieren ist und sie als soziale Bewegungen gelesen werden kann. Erfüllen die widerständigen Gruppierungen Aspekte wie organisierte Aktivität, kollektive Aktionen, Gesellschaftskritik und die Forderung, Veränderung mitzugestalten? Mit der Konzeption des Rechtes auf Stadt, vor dem Hintergrund sozialer Bewegungen, können zugleich Gesellschafts- und Systemkritik untersucht und die Alternativen, die Visionen der Widerständigen im gelebten und physischen Raum, erfasst werden.

Gemeinsamkeiten räumlicher Demokratie und Lefebvres Theorie

Räume sind nicht einfach vorgegeben, sondern entstehen durch gesellschaftliche Produktionen. Dieser Auffassung ist auch Till Rosemann (2013). Ihn interessiert, wer wie Einfluss auf Raumproduktionen nehmen kann. Rosemann wendet dazu die Theorie des französischen politischen Philosophen Jacques Rancière auf den urbanen Raum und die Raumplanung an und entwickelt den Begriff der „räumlichen Demokratie“.

Wie kann uns Rosemann mit Jacques Rancière dabei helfen, den Raum theoretisch fruchtbar zu fassen und Denkanstöße zur Demokratie im Raum zu geben? Räumliche Aufteilungen und Zuweisungen lassen sich sinnlich wahrnehmen und ordnen die Gesellschaft („Aufteilung des Sinnlichen“). Das „Sinnliche“ wird durch „die Polizei“ (la police) hergestellt, organisiert und aufrechtgehalten. Damit meint Rancière aber nicht nur den polizeilichen Apparat, sondern die Gesamtheit von Diskursen, Institutionen, Praxen und Wissen. Rancières Staatsverständnis lehnt sich an Michel Foucaults Theorien an und beinhaltet auch feine Regierungstechniken und Dispositive der „Polizei“. Die „Polizei“ wirkt also durch den Raum auf die Gesellschaft, indem sie räumliche

Praxen organisiert und zuweist und schlägt sich im Raum nieder. Damit werden auch Trennlinien gezogen, welche die Wahrnehmung von Raum und die Möglichkeiten im Raum strukturieren. So gibt es auch immer Ausschlüsse, in dem Menschen („Anteilslose“) nicht teilhaben können. (Rosemann 2013: 44-45)

Mit Aufbegehren, Rancière nennt dies „Politik“, wird die Ordnung gestört und die Produktion der Ordnung ersichtlich. Demokratie definiert Rancière sehr ähnlich wie die Politik. Rosemann (2013: 45) spricht vom „Moment, in dem sich ein Subjekt formiert, und Handelnde unter einem Namen oder einer Forderung gemeinsam sichtbar werden“. Die Ungleichheit zwischen Teilhabenden und Nicht-Teilhabenden ist die Basis der Demokratie, das heisst, einer politischen Aktion. Die Anteilslosen stellen in ihren Bemühungen um Gleichheit und Teilhabe an der Ordnung dieselbe in Frage und versuchen, diese zu verändern. Der Konflikt hat somit eine Vergemeinschaftung zum Ziel. Zentral ist der Konflikt, die Auseinandersetzung um die Verteilungslogik, die auch im Raum stattfindet und die das demokratische Moment in Rancières Definition ausmacht. So beschreibt dies Rosemann (2013: 46; 48), auf den Raum angewendet, folgendermassen:

„Räumliche Demokratie wurde von mir als eine konfliktvolle politische Intervention der Forderung nach Gleichheit im Raum, um den Raum und durch den Raum beschrieben, als ein Konflikt, der sich gegen die scheinbar feststehende räumliche Verteilungslogik richtet und diese verändert.“ (Rosemann 2013: 51)

Sowohl bei Rancière wie auch bei Lefebvre ist der Widerstand gegen die staatliche Planung ein Schlüsselmoment. Bei Lefebvre in der räumlichen Praxis, dem Raum der Repräsentation. Er ist der gelebte Raum, der durch den spezifischen Gebrauch produziert wird. Dies ist auch der Raum, der eine Uminterpretation, einen nicht vorhergesehenen oder der Planung entgegengesetzten Raumgebrauch ermöglicht. Es ist der Raumaspekt, der gesellschaftliche Ordnung durch möglichen Widerstand und „Kämpfe der Aneignung“ aufbrechen kann. (Lefebvre 2002: 17) Ein Gegenraum oder ein Gegenprojekt im Raum widersetzt sich der üblichen Logik und der Einflussnahme auf den Raum und fordert sie

heraus. (Lefebvre 2000: 440-441) Was gegen eine Gesellschaft läuft, die auf Tausch basiert, ist der Gebrauch. Gegenraum kann sich in die räumliche Realität einfügen, wenn sich Widerstand beispielsweise gegen Wohnungsbau regt oder Freiraum für Spiel und Begegnung fordert. Dann richten sich der Gegenraum oder die Gegenprojekte gegen die Quantität und Homogenität, gegen die endlose Expansion des Privaten und der Profitabilität und gegen die Spezialisierung von Räumen. (Lefebvre 2000: 440)

Wir versuchen mit dem Konzept des Gegenraumes, respektive des Gegenprojektes zu verstehen, ob sich die Widerständigkeit als solche/s verstehen lässt. Gegenräume, Räume der Repräsentation können „andere Räume imaginieren“. (Lefebvre 2002: 17) Können die widerständigen Alternativen, die versuchen einen planungsalternativen Raum auf dem Hafen zu schaffen – selbst wenn er noch nicht physisch vorhanden ist – zu solchen Räumen der Repräsentation gezählt werden?

Auch für Rosemann ist die Räumlichkeit in Bezug auf Widerstand fundamental. Er umschreibt räumliche Demokratie nach Rancière folgendermassen:

„Eine Ordnung schreibt sich in das Räumliche ein und herrscht gleichzeitig durch den Raum hindurch. Raum kann als eine Technologie des Regierens wie auch als ein Objekt des Regierens beschrieben werden. Genau deshalb können genau hier der Widerstand und der Bruch mit der Ordnung stattfinden, indem sie einen Ort finden und durch den Raum hindurch die Ordnung stören.“ (Rosemann 2013: 48)

Mit dem Widerstand wird für Lefebvre mit der räumlichen Praxis (Raum der Repräsentation, Gegenraumproduktion) und für Rosemann mit der räumlichen Demokratie (nach Rancière: Störung der Ordnung und Konflikt im, um und durch den Raum) die ordnende Macht, die Raum- und Stadtplanung untergraben. Und zugleich bieten die beiden Theorien Perspektiven, nicht nur die Ordnungs- und Regierungsweise zu enthüllen, sondern lassen konstruktive Kritik zu, indem selbst Raum produziert wird, Widerstand stattfindet und Alternativen gelebt und eingefordert werden.

Lefebvre und Rancière dienen uns als Denkanstoss. Wir nehmen Teile ihrer Theorien auf und versuchen sie für das Verstehen aktueller Zusammenhänge nutzbar zu machen. Die theoretischen Grundlagen dienen uns als „Betrachtungsbrillen“. Daher ist es wichtig, den theoretischen Hintergrund unserer Analysen darzulegen.

2 Zum Hafen: Geschichte und Konturen (Peter Sutter, Reto Bürgin)

Die Geschichte der Hafententwicklung in Basel ist eng mit der Entwicklung der beiden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen verknüpft. Mehr noch als das vom Rhein abgeschnittene Klybeck hat der Hafenbau und seine Infrastruktur Gesicht und Gestalt Kleinhüningens verändert.

2.1 Hafentransformation

Mehrere Grossprojekte stehen in Basel vor der Ausführung und sorgen für Aufsehen. Sei es ein Ozeanium für den Zoo, ein neues Parkhaus für die Messe, eine von den Stimmbürger_innen bereits abgelehnte Stadtrandentwicklung Ost und Süd für mehr Wohnraum, oder ein Rocheturm (zwei weitere sind geplant) für den Pharmagiganten. Kaum ein Projekt erregte jedoch die Gemüter so sehr wie die Visualisierungen einer Hochhausinsel im Rhein. Die städtebauliche Vision ist ein Teil der grenzübergreifenden „Entwicklungsvision 3Land“. Wir gehen hier in der Geschichte einen Schritt zurück und begeben uns an den Anfang von „Rheinhattan¹“. Die Rekonstruktion der Hafentransformation ist ausführlicher in der Publikation *Raum & Macht: Die Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit. Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt* (Mäder et al. 2014) beschrieben. Wir greifen hier auf die Informationen aus der genannten Publikation zurück.

Wohin mit dem Hafen?

Grenzen sind in Basel allgegenwärtig, und freier Raum für die Stadtentwicklung ist kaum mehr vorhanden. Ein grösseres Entwicklungspotenzial eröffnet sich allerdings, wenn über die bestehenden (Landes-)Grenzen hinaus gedacht wird. Mit der Entwick-

1 Der Name „Rheinhattan“ entstand durch das Presseecho der NZZ (Neue Zürcher Zeitung). Sie schrieb von einem „Klein-Manhattan im Rhein“. (NZZ, 6.01.2011, Gerny) Daraufhin entstand der Name „Rheinhattan“.

lungsvision 3Land scheint dafür ein passendes Konzept gefunden zu sein. Ein „neuer Rheinraum“ als ein „gemeinsames Symbol der neuen Stadt“ soll die drei Identitäten „zu einem neuen Stück Stadtsilhouette“ vereinigen. (MVRDV et al. 2011) Ein diamantenförmiges Quartier in Hünningen, ein Freizeithafen in Weil am Rhein und eine „Skyline auf der Rheininsel“ sind Projekte, die den Agglomerationsraum Basels ergänzen sollen. Die erwähnte Rheininsel mit einer Skyline gab viel zu diskutieren und – vor allem – zu streiten. Eine Insel im Rhein, so wie sie früher existierte, soll wieder freigebaggert werden. Nachdem Kantonsbaumeister Fritz Schumacher im Jahr 2011 Abbildungen dieser Rheininsel unter dem Namen „New Basel“ vorstellte, dauerte es nicht lange, bis die NZZ von einem „Klein-Manhattan im Rhein“ berichtete. (NZZ, 6.01.2011, Gerny; BaZ, 6.1.2011, Marcolli) In Anlehnung an den berühmten New Yorker Stadtteil war der Name „Rheinhattan“ geboren. Wie kam es zu diesen grenzüberschreitenden Plänen? Und was haben diese mit einer Skyline zu tun?

Um Antworten zu erhalten, müssen wir an die Anfänge der Hafententwicklung zurückgehen, bis zu den Erweiterungsplänen des Pharmaunternehmens Novartis. Ausgangspunkt dieser Entwicklung war die Entscheidung der Novartis aus dem Jahr 2001, die Produktionsbetriebe auf ihrem Areal im St. Johann durch einen Campus des Wissens (Novartis Campus) zu ersetzen. Dies eröffnete neue Perspektiven für die räumliche Entwicklung im Gebiet rund um das Novartis-Gelände, insbesondere im Bereich des Hafens St. Johann. In den Verhandlungen mit der Regierung erwarb die Novartis zum Pauschalpreis von Hundert Millionen Franken städtischen Boden, darunter eine historische Strasse, für den Ausbau ihres Firmenareals. Aus dieser Umgestaltung resultierte schliesslich das Projekt einer durchgängigen, linksufrigen Rheinpromenade über die Grenze nach Hünningue und der vereinbarte Rückbau des Hafens St. Johann. (baselnord.bs.ch, campus-plus) Diese beiden Vorhaben – der Rückbau des Hafens ist bereits vollendet, die Rheinpromenade befindet sich im Entstehen – sind Bestandteile des 2005 lancierten Stadtentwicklungsprogrammes Nord (baselnord.bs.ch) und der Beginn einer kohärenten Planung eines neuen Hafenprojektes und eines neuen Stadtteiles:

Die anfängliche Idee, den Hafen St. Johann am gegenüber liegenden Standort Klybeckquai zu ersetzen, wurde vom Planungsamt zugunsten eines neuen Hafenbeckens im Rheinhafen Kleinhüningen verworfen. Durch die Verlagerung der Rangiergeleise vom Klybeckquai auf das Gebiet des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs und den Abbruch alter Tank- und Industrie-Anlagen entsteht ein neuer Raum, der die Möglichkeit für den Bau eines neuen Stadtteiles bietet. In den Augen der Planungsbehörden bedeutet dieser frei werdende Raum eine riesige Chance für die Stadt Basel mit ihren durch Grenzen eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten: Der von der Hafengewirtschaft geforderte Ausbau des Hafens nach Osten, aufgrund des zunehmenden Container-Verkehrs auf dem Rhein, lässt sich mit der Vision einer Ausdehnung der Stadt zum Hafen hin verbinden. Vorliegende Studie befasst sich eingehend mit den Konflikten um die zukünftige Entwicklung eben dieses Hafengebietes. Doch bis auf dem Gebiet der Klybeckinsel die Bagger auflaufen können, wird noch einige Zeit vergehen. Zwei Jahre vor den Campusplänen der Novartis verlängerte der Kanton die Baurechte im Hafengebiet um dreissig Jahre am Klybeckquai und um fünfzig Jahre im Kleinhüninger Hafen. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) können somit entscheiden, wann die Stadt im Hafengebiet wo Flächen zur Entwicklung nutzen kann. Somit kann es vor 2029 noch zu keiner Bebauung kommen, es sei denn, der Kanton Basel-Stadt begibt sich erfolgreich auf die Suche nach Ersatzstandorten für die SRH.

Eine Insel im Rhein

Die Idee einer Rheininsel ist nicht ganz neu. Vier Jahre bevor 2009 die Testplanungen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit starteten, präsentierten Studierende ihre Ideen und Projekte bei den „Perspektiven für die Hafengebietes“. In der „Ausstellungswerkstatt zu Visionen, Potenzialen und Zukunftsperspektiven für die Hafengewirtschaft und die Hafengebietes der Trinationalen Agglomeration Basel“ erarbeiteten Studierende der Fachhochschule Münster, der Universität Stuttgart und des ETH-Studios Basel, in Kooperation mit dem Baudepartement Basel-Stadt, neue Kon-

zepte für den Hafen und einen neuen Stadtteil. (Fachhochschule Münster u. a. 2005)

In den Jahren 2009 und 2010 gab es eine offizielle Testplanung für die Hafentransformation. Das Projekt von MVRDV, Philipp Cabane und Martin Josephy gewann einen entsprechenden Wettbewerb. Im Synthesebericht ihres Projektes nimmt die Rheininsel eine prominente Rolle ein: „Die anschliessend formulierte Synthese beruht auf der vom Team MVRDV/Cabane/Josephy aufgezeigten Strategie einer Maximierung der Uferlagen durch die Schaffung einer Rheininsel.“ Auf der Inselform beruht die gesamte „Synthese“, also die Entwicklungsvision 3Land. (MVRDV et al. 2011)



Abb. 1: Gesamtüberblick über die Entwicklungsvision 3Land mit der Klybeckinsel als „Herzstück“

Grafik: Entwicklungsvision 3Land (MVRDVCabane-Josephy)



Abb. 2: Blick von der Dreirosenbrücke auf die Südspitze der angedachten Klybeckinsel („Rheinhattan“)

Grafik: Entwicklungsvision 3Land (MVRDVCabane-Josephy)

Die Rheininsel scheint somit das Kernstück für die trinationale Entwicklung von Basel zu sein. Das Planertrio verleiht ihr den Namen „Herzstück“. Sie „wird parzelliert und typologisch so differenziert, dass es möglich wird, auch eine Durchmischung von Investoren und damit die Ansiedlung von durchmischten Lebensstilen zu erreichen“. Die Rheininsel hat laut dem Synthesebericht die oberste Priorität. (MVRDV et al. 2011: 28, 80)

Am 26. September 2011 unterzeichneten der Kanton Basel-Stadt, die Stadt Hünningen, der CC3F², das Departement du Haut-Rhin und die Stadt Weil am Rhein eine Planungsvereinbarung „über die Zusammenarbeit zur Entwicklung des Gebiets um das Dreiländereck zwischen Dreirosen- und Palmrainbrücke (3Land)“. Unter dem Namen „Westquaiinsel“ ist auch die Inselbeschaffung in der Planungsvereinbarung wieder zu finden. Die fünf Unterzeichnenden halten fest, dass ein „neuer Steg Westquaiinsel – Friedlingen beim Dreiländereck“ eine von fünf „gemeinsamen

2 Communauté de Communes des Trois Frontières (F)

Planungsaufgaben“ ist. (Planungsvereinbarung Entwicklungsvision 3Land 2012)

Aus der Entwicklungsvision 3Land ging das Projekt „Hafen-Stadt“ hervor. Mit diesem Konzept versucht man sich wieder stärker auf den Hafen zu fokussieren und diesen angepasst in die Stadt zu integrieren, denn „der Hafen und die Stadt gehören zusammen“. (Hafen-Stadt.ch) Auch die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen finden mehr Beachtung:

„Der Hafen ist auf vielfältige Weise mit der Stadt verbunden. Entsprechend werden der Hafen und die Stadt aufeinander abgestimmt entwickelt. Diese Entwicklung macht die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz fit für die Zukunft und bietet dadurch die Chance, die heutigen Hafensareale am Klybeck- und Westquai neu zu nutzen sowie neue Perspektiven für die bestehenden Wohn- und Arbeitsquartiere zu eröffnen.“ (Hafen-Stadt.ch)

Eine Entwicklungsvision 3Land ohne Rheininsel war nicht denkbar. Diese ist bei der Hafen-Stadt weniger dominant, aber auch nicht ganz wegzudenken. Sie ist in der ersten Phase der „Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck“ gleich wiederzufinden. Auch die kartographischen Visualisierungen zum Projekt Hafen-Stadt sehen im „Entwicklungsgebiet“ eine Klybeck- und eine Westquaiinsel vor. (Hafen-Stadt Projektplan 2013-2015)

Vorerst fokussiert das Baudepartment stärker auf den Bau eines dritten Hafenbeckens, denn „der Hafen wird immer wichtiger“. Weil die „Schweizerischen Rheinhäfen gemeinsam mit SBB Cargo eine Verdoppelung der Kapazitäten“ anvisieren, ist ein neues Hafenbecken auf dem ehemaligen badischen Rangierbahnhof angedacht, damit die Container direkt auf die Züge verladen werden können. Ein „neues trimodales Containerterminal Basel Nord mit einem dritten Hafenbecken“ mit einem „Schwerpunkt auf dem Umschlag Wasser-Schiene“ soll die „Drehscheibe Schiff-Bahn“ noch einmal deutlich stärken. (Hafen-Stadt.ch; Flyer zur Hafenentwicklung 2020)

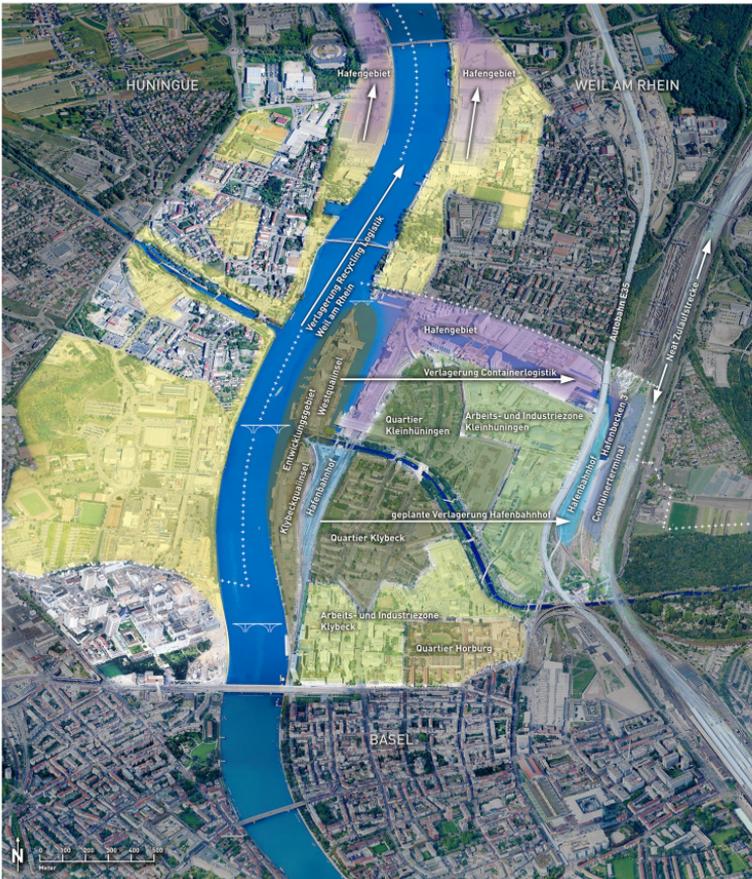


Abb. 3: Hafen-Stadt Basel, Projektplan
 Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Als Fortsetzung der „Entwicklungsvision 3Land“ und der „Hafen-Stadt“ entstand im Frühjahr 2015 das „Raumkonzept 3Land: drei Städte – eine Zukunft“. Hier wird der Fokus vor allem auf die trinationale Zusammenarbeit gelegt: „Die Städte gehen von einer Planung Rücken an Rücken hin zu einer grossräumigen Zusammenarbeit“. (3-land.net) Das Architekturbüro LIN, mit Sitz in Berlin und Paris, wurde beauftragt, ein Raumkonzept für die trinationale Entwicklung zu erarbeiten. Der Schwerpunkt wird

auf die Themen Natur, Mobilität, Nutzungen und Städtebau im trinationalen Grenzraum gelegt. Die Variante einer Rheininsel ist dabei noch eine von drei Überlegungen. Auf dem Modell des Raumkonzepts 3Land ist auch zu erkennen, dass die Hochhäuser im Vergleich zu den Abbildungen der Entwicklungsvision 3Land ein paar Stockwerke verloren haben. Mit der Arbeit von LIN sollen die nächsten Entwicklungsschritte eingeläutet werden. (3-land.net)



Abb. 4: Raumkonzept 3Land
Modell: LN Architectes Urbanistes

Zwischennutzungen als Strategie?

Was ist der aktuelle Stand der Dinge? Was geschieht auf dem Gebiet der angedachten Rheininsel? Zurzeit sind dort Zwischennutzungen aktiv. Im Jahr 2011 leitete der Kanton einen Projektauftrag für Zwischennutzungen ein. Deren Koordination delegierte er an den Verein I_Land ab. Nach anfänglichen Problemen mit den Bewilligungen für die Zwischennutzungen, nahmen die Projekte im Sommer 2013 Form an. Verschiedene Barbetriebe, ein Garten, eine Skateanlage und der Wagenplatz fanden dort unter anderem ihren Platz.

Wieso bemüht sich die Stadt um die Zwischennutzungen? Einerseits kommt damit mehr Leben ins Gebiet. Andererseits soll es dank den Zwischennutzungen möglich werden, das Gebiet der Klybeckinsel in den Köpfen der Bevölkerung zu verankern. Die Zwischennutzungen scheinen somit ein wichtiger Teil der Hafentransformation zu sein. So schreibt der Regierungsrat in seiner Medienmitteilung (2011): „Von Seiten der Projektträger, den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), dem Bau- und Verkehrsdepartement und dem Präsidialdepartement, werden Zwischennutzungen begrüsst und sollen mithelfen, die anvisierte Transformation des Hafengebiets zu einem urbanen Stadtteil zu unterstützen.“

Nach einem erfolgreichen Jahr ging es 2014 für die Zwischennutzungen in die zweite Runde. Die Ausbreitung des Wagenplatzes über die Grenzen des vereinbarten Raumes hinaus mit der illegal gebauten Bar ‚Uferlos‘ und dem Veranstaltungsraum ‚Hafenscharte‘, kam bei der Regierung schlecht an. Nachdem die Stadt das übrige Gebiet an den Verein ‚Shift-Mode‘ vergab, kam es im Sommer 2014 zur Räumung der Hafenscharte und der Bar Uferlos. Dem Wagenplatz blieb nichts anderes übrig, als sich auf eine Fläche von 2'500 Quadratmetern zurückzuziehen. Damit scheint der Konflikt mit dem Wagenplatz fürs Erste beendet zu sein. Wie sich die verschiedenen Projekte auf dem Areal unter Shift-Mode weiterentwickeln werden, wird das neue Jahr zeigen.

Programmierter Widerstand

Nebst den behördlich organisierten Zwischennutzungen, die wohl auch weiteren illegalen Besetzungen zuvor kommen wollen, haben sich in den angrenzenden Quartieren Klybeck/Kleinhüningen Widerstandsgruppierungen mit unterschiedlichen Zielen gegen die angedachte Stadtentwicklung formiert. Gemeinsam ist diesen Gruppen die Ablehnung der beschriebenen städtebaulichen Ideen. Sie befürchten, dass mit diesem Projekt eine Gentrifizierung der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen einhergeht. Dass diese Sorge auch bei einem Quartierneubau nicht unbegründet ist, erklärt der Stadtsoziologe Andrej Holm so: „Während klassische Gentrification-Prozesse vor allem als Modernisierung von Altbauten beschrieben werden, gibt es inzwischen auch international viele Beispiele für städtische Aufwertungen, die durch Neubauprojekte gekennzeichnet sind. Insbesondere Entwicklungsprojekte in ehemaligen Hafen- oder Industrieanlagen, aber auch die räumliche Ausdehnung von innerstädtischen Büronutzungen sind typisch für diese Entwicklungen. Oftmals wird argumentiert, dass ein Neubau von Wohnungen in vormals unbewohnten Gebieten keine Verdrängung verursache. Doch die Umwandlung ehemaliger Industriebauten in luxuriöse Lofts oder auch die Errichtung sogenannter Townhouses auf städtischen Brachen haben einen nur scheinbar verdrängungsneutralen Charakter. Spektakuläre Neubauten werben auch die umliegenden Wohnviertel auf, insbesondere, weil die in unmittelbarer Nachbarschaft realisierten Bodenrenditen die Begehrlichkeiten anderer Eigentümer_innen wecken.“ (Holm 2010: 14)

Unter dem Dach „klybeckinsel.ch“ sind die sieben Gruppierungen und Einzelpersonen vereint, die sich dem Planungsvorhaben des Basler Bau- und Verkehrsdepartementes kritisch entgegenstellen oder eigene Vorschläge zu einer Neunutzung entwickeln. Ihr gemeinsames Ziel besteht darin, die Verdrängung der angestammten Wohnbevölkerung in den beiden Quartieren zu verhindern.

2.2 Klybeck: Vom Industriequartier zum urbanen Stadtteil

Das Klybeckquartier im Norden von Basel, auf der Kleinbasler Seite zwischen Horburgstrasse und der Wiese liegend, diente vor seiner Überbauung zum Stadtquartier als Weideland vor den Toren des Fischerdorfes Kleinhüningen.

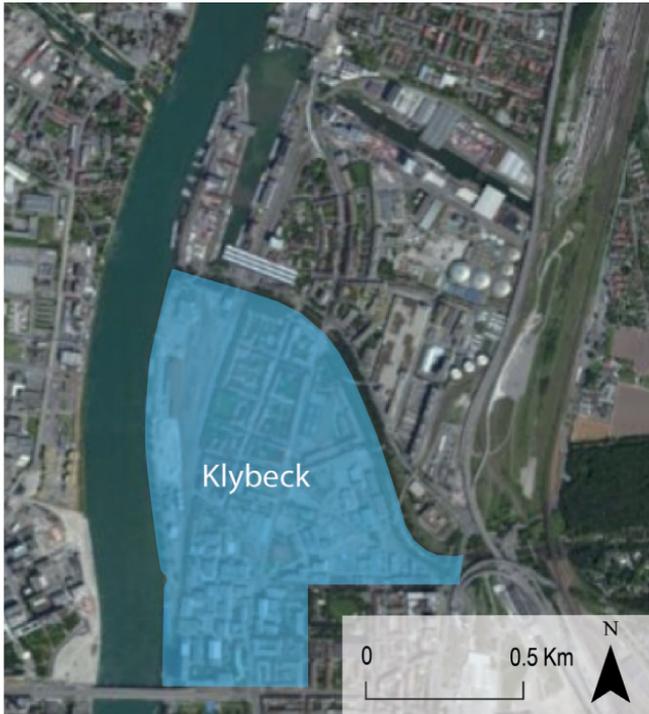


Abb. 5: Klybeck
Kartographie: Reto Bürgin

Die Lage am Rhein, ausserhalb der Kernstadt Basel, war ab 1870 der Ursprung für die Ansiedlung der chemischen Industrie, die sich aus den Färbereibetrieben entlang der Wiese mit ihrem kalkarmen Wasser aus dem Schwarzwald entwickelte. Zwischen diesen Industrieanlagen entstand anfangs des 20. Jahrhunderts

das neue Quartier Klybeck, vornehmlich in Form von dichten Blockrand-Bebauungen, das der wachsenden Arbeiterschaft der Industrie als Wohnraum diente. Das Klybeckschloss, in der Mitte des Viertels nahe am Rhein gelegen, gab dem Quartier seinen heutigen Namen. Vorgelagert im Rhein befand sich zu dieser Zeit eine mehrere hundert Meter lange Insel, die bereits um die Jahrhundertwende mittels Aufschüttung des Rheinseitenarmes mit dem Festland verbunden wurde und damit zusätzlichen Platz für die entstehende Hafenindustrie schaffte. Strassennamen wie Schlossgasse, Inselstrasse, Färberstrasse und Ackerstrasse geben Hinweise auf die historischen Gegebenheiten des Quartieres, dessen Erstüberbauung bereits vor dem Zweiten Weltkrieg abgeschlossen war.

Die nach dem Krieg einsetzende Hochkonjunktur mit ihren Spekulationsbauten hat im Klybeckquartier ihre unästhetischen Spuren hinterlassen. Mit dem Bau einer grossen Wohnsiedlung auf dem Areal einer ehemaligen Seifenfabrik am Wiesendamm mit integriertem Quartierzentrum versuchte die Stadt in den 1980er Jahren Gegensteuer zu geben. Auch die gemeinnützige Stiftung Habitat leistete 2010 mit dem Kauf einer ehemaligen Mühle (Aktienmühle) einen wichtigen soziokulturellen Beitrag für das Quartier. Dennoch ist die Dominanz der Industrie, vor allem der chemischen Industrie, am Eingang des Quartieres bei der Dreirosenbrücke immer noch ausgeprägt, wie auch ein Blick auf die Anzahl der dort Beschäftigten zeigt: Bei einer Einwohnerzahl von 7304 Personen haben 7404 Menschen einen Arbeitsplatz im Klybeckquartier. Zusammen mit den südlich angrenzenden Quartieren Matthäus (51%) und Rosental (55%) beherbergt das Klybeck mit 50.7% den höchsten Anteil an ausländischer Bevölkerung in der Stadt Basel. Und auch bei der Sozialhilfequote (9.7%) nimmt das Klybeck mit den angrenzenden Quartieren Matthäus und Kleinhüningen einen Spitzenplatz ein, während die durchschnittliche Einkommenssteuer mit Fr. 4'620.00 die tiefste aller Quartiere ist.

Gesamtfläche	91,8 ha
Bevölkerungszahl	7'294
Bevölkerungsdichte	79
Bewohner_innen pro Wohnung	2,1
Wohnfläche pro Person	31,8 m ²
Ausländer_innen-Anteil	50,7%
Anzahl Beschäftigte	7'404

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2013

2.3 Kleinhüningen: Vom Fischerdorf zum Basler Stadtteil mit Meeranschluss

Das ursprünglich zum Reich des Markgrafen Friedrich von Baden gehörende Fischerdorf Kleinhüningen gelangte 1640 für 3500 Reichstaler in den Besitz der Stadt Basel. Für die 195 Einwohner_innen im Südwesten des deutschen Reiches bedeutete der politische Wechsel das vorzeitige Ende des 30-jährigen Krieges. (Hugger 1984: 12)

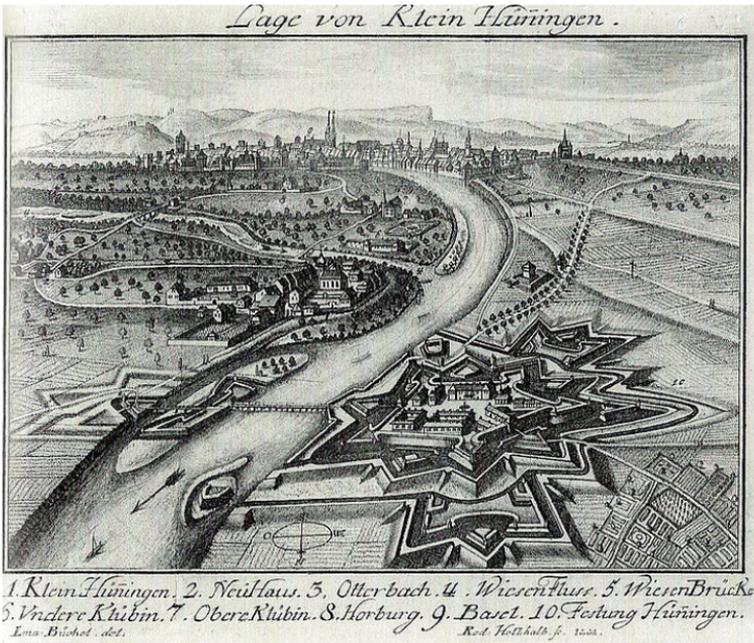


Abb. 6: Radierung nach einer Zeichnung von Emanuel Büchel, 1749

Lüem 2008: 47; Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

In Frankreich, auf der anderen Seite des Rheins, lag das gleichnamige Städtchen Hünigen, das von 1679 bis 1683 vom französischen Ingenieur und Marschall Vauban als eine fünfeckige Festung angelegt wurde. Die Festung war nicht nur Schauplatz des Streits um die Fischgründe an der Wiesenmündung mit den Fischern aus Hünigen (1736), sondern auch Ausgangspunkt kriegerischer Ereignisse, in die Kleinhünigen 1702 (Schlacht bei Friedlingen) und in den napoleonischen Kriegen zwischen 1792 und 1815 mit einbezogen wurde. (ebd.: 13) Bis 1893 blieb Kleinhünigen eine selbstständige Gemeinde. Der Gemeinderat von Kleinhünigen hatte bereits 1885 einen Antrag auf Übernahme der Geschäfte an den Regierungsrat von Basel gestellt. So übernahm Basel die politische Verwaltung bereits 1893, bevor der Grosse Rat am 12. September 1907 mit einer entsprechenden

Gesetzesvorlage die definitive Eingemeindung verabschiedete. Basel erhöhte damit seine Quartierszahl von 18 auf 19. Im ausgehenden 19. Jahrhundert dehnte sich die Industrie vom Klybeck her über die Wiese nach Kleinhünigen aus, ein Ableger der chemischen Industrie Basel (Ciba Geigy) produzierte ab 1896 Farben und pharmazeutische Produkte. Mit dem Bau des Hafenbeckens 1 um 1919 setzte sich die Transformation des Fischerdorfes zum Hafen- und Industrieort fort. Der Hafenbau war nicht nur ein massiver baulicher Eingriff, die Hafen- und Schifffahrtsindustrie veränderte auch das soziale Gefüge des Ortes. Kleinhünigen erlangte nun mit der Anbindung an das Meer auch eine wichtige nationale Bedeutung als Eingangstor der Schweiz zum globalen Warenmarkt. Zwei Jahre vor dem Bau des Hafens nahm die Industrialisierung auch entlang der Wiese weiter zu. 1917 entstand aus den beiden Färbereibetrieben Schetty AG und der Färberei- und Appretur-Gesellschaft östlich des Dorfkernes mit der Stückfärberei AG der grösste Industriebetrieb Kleinhünigens. Bis zum Ende dieses Wirtschaftszweiges im Jahr 1984 war der Färbereibetrieb ein wichtiger Arbeitgeber, auch für ausländische Arbeitskräfte. Der Bau einer Gasfabrik (1931) und der Bau des 2. Hafenbeckens (1939) sowie die Errichtung von Fabrik- und Tank-Anlagen an der Grenze zu Deutschland bedeuteten einen weiteren massiven Eingriff. Auch nach dem Krieg forderte der Ausbau des Hafens, insbesondere mit der Umschlagshalle des Hafenbeckens 1, weitere Abbruchopfer, 18 Liegenschaften mussten weichen. Der ursprüngliche Dorfkern rund um die 1710 erbaute Dorfkirche wurde bis in die 1980er Jahre weitgehend umgestaltet oder zerstört.



Abb. 7: Kleinhüningen
Kartographie: Reto Bürgin

Die Dominanz der Hafenindustrie und der zugehörigen Geleise-Infrastruktur ist bis heute auf der Westseite Kleinhüningens vorhanden, auch wenn in einzelnen leer stehenden oder umgebauten Gebäuden alternative und kulturelle Nutzungen dazu kamen (Ostquai, Bernoulli-Silo, Brasilea). Im Zuge der Deindustrialisierung entstanden 2012 auf dem ehemaligen Gelände der Densa AG eine neue Wohnbausiedlung mit 99 Wohnungen und weiter östlich auf dem Areal der vormaligen Stückfärberei AG ein Einkaufszentrum (Stücki), sowie ein Hotel und ein riesiger Businesspark-Komplex (2009). Zur Entlastung des stark vom Privatverkehr beeinträchtigten Quartieres soll die Verlängerung der Tramlinie 8 nach der deutschen Grenzstadt Weil am Rhein dienen, die Ende 2014 in Betrieb genommen wurde. Wie das Klybeckquartier weist auch Kleinhüningen einen Überschuss an Beschäftigten (6'081)

gegenüber der Zahl der Einwohner_innen (2'878) auf, bei einem leicht geringeren Anteil an Ausländer_innen von 45.7%. Kleinhüningen ist schon längst mit dem Klybeckquartier zusammen gewachsen, nur das Ortsschild markiert noch den Übergang (Bann) zum ehemaligen Fischerdorf.

Gesamtfläche	136,1 ha
Bevölkerungszahl	2'878
Bevölkerungsdichte	21
Bewohner_innen pro Wohnung	2,1
Wohnfläche pro Person	33,7 m ²
Ausländer_innen-Anteil	45,7%
Anzahl Beschäftigte	6'081

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2013

3 Leben im Quartier: Porträts *(Peter Sutter)*

Wir führten in beiden Quartieren Gespräche mit Bewohner_innen, die dort aufgewachsen, hinzu- oder weggezogen sind. Sie vermitteln, wie sie ihr Quartier in der Vergangenheit wahrgenommen und erlebt haben und wie sie ihren Lebensraum sehen. Die Erzählungen dokumentieren soziale Strukturen und Identitäten. Sie können damit zu einem Verständnis beitragen, welches über die sozio-demographischen Daten der Planer_innen hinaus weist.

Die Auswahl der Gesprächspartner ergab sich über vorhandene Kontakte, Empfehlungen von Bekannten und eigenen Recherchen. Entlang von soziologischen Kategorien wie Vereine, Institutionen und Migranten sucht sie ohne Anspruch auf Vollständigkeit, ein Spektrum der Bewohnerschaft aufzuzeigen. Mit der biographischen Annäherung wollen wir die Frage erhellen, wie einzelne Bewohner das Quartier wahrnehmen.

3.1 Das Schifferkinderheim

Auf Wunsch der Schiffahrenden gründete die Schweizerische Reederei 1958 das Schifferkinderheim Kleinhüningen. Das als Stiftung geführte Heim diente den Kindern des Schiffspersonals als stationärer Aufenthaltsort während den Fahrten der Eltern auf ihren eigenen Schiffen oder denen der Reederei. Vom Heim aus besuchten sie Kindergarten und Schulen. Seit 2001 ist das Schifferkinderheim im Besitz des Basler Frauenvereins und wird als überkantonales Heim für auffällige Kinder und Jugendliche geführt. Carlo Knöpfel berichtet von seiner Erfahrung im Schifferkinderheim und seiner Jugend in Kleinhüningen und Klybeck.

Carlo Knöpfel: „Wir hatten schon einen Stempel auf dem Rücken“

Carlo Knöpfel (geboren 1959) verbrachte die ersten fünf Jahre auf dem Schiff seiner Eltern, mit dem sie als Angestellte der Schweizerischen Reederei zwischen Rotterdam und Basel diverse Stückgüter und Rohstoffe transportierten. Im zweiten Kindergartenjahr wünschten sich die Eltern aus pädagogischen Gründen einen durchgängigen Schulbesuch, und so kam ihr Sohn im Alter von fünf Jahren in das eigens für die Kinder der Schiffahrenden erbaute Schifferkinderheim in Kleinhüningen. Der Aufenthalt war nur von kurzer Dauer, die Mutter entschied sich zu Gunsten ihres Sohnes die Schifffahrt aufzugeben und nach ein paar weiteren Fahrten beendete auch der Vater seine Kapitänskarriere. Nachdem die Familie fünf Jahre auf engem Raum zusammengelebt hatte, war die temporäre Trennung durch den Heimaufenthalt für beide Seiten nicht leicht. Am schlimmsten waren das Ritual des Verabschiedens vor dem Tor des Heimes, wenn die Eltern wieder auf Fahrt gingen, und die Ungewissheit ihrer Rückkehr, die sich je nach Pegelstand des Rheines verzögern konnte. Dennoch hat Carlo Knöpfel die Zeit im Heim mit den siebzig Kindern und dreissig Erwachsenen in guter Erinnerung. Er fühlte sich in diesem sozialen Umfeld gut aufgehoben und hatte zum ersten Mal gleichaltrige Spielgefährten.

Für den Vater erwies sich die Umstellung von der Schifffahrt zu einer Tätigkeit an Land als schwierig. Wie viele andere Schiffer fand er Unterschlupf bei den Basler Verkehrs Betrieben (BVB). Seine Ausbildung zum Matrosen und Kapitän wurde ihm aber für seine neue Tätigkeit nicht angerechnet. Das hatte Auswirkungen auf das Lohnniveau und auch auf seine heutige Rente. „Nach heutigem Verständnis waren wir damals eine klassische working-poor Familie. Wir lebten als 5-köpfige Familie in der Schlossgasse im 3. Stock in einer 2-Zimmer Wohnung“, erinnert sich Carlo Knöpfel. Erst später, als die Mutter mitverdiente, und der Vater zusätzlich den Hauswartsposten übernahm, verfügten sie durch die Zumietung einer 2-Zimmer Wohnung auf derselben Etage über mehr Wohnraum und ein Badezimmer. Carlo Knöpfel be-

suchte von seinem Wohnort die Primarschule in Kleinhüningen, manchmal nahm er auch den Weg über die Uferstrasse. In seiner Wahrnehmung bildete die Wiese die Trennlinie der beiden Quartiere, auch die Endhaltestelle des Trams lag auf der Südseite der Wiese und markierte symbolisch den Übergang. In seiner damaligen Klasse waren in den 1960er Jahren nur wenige Ausländerkinder zugegen.

Nach vier Jahren Primarschule in Kleinhüningen empfahl ihn sein Lehrer für den Besuch des Gymnasiums, allerdings mit dem Hinweis, dass gute Leistungen als Kleinhüninger vielleicht im Gymnasium nicht ausreichend seien. Dazu Carlo Knöpfel: „Ich erinnere mich an die Rede von Rektor Gygi. Er begrüßte uns als die Besten unserer Primarschulen, monierte aber, dass es bald Unterschiede geben würde, mit einem Seitenblick auf uns von Kleinhüningen. Wir hatten schon einen Stempel auf dem Rücken.“ Erschwerend kam das schlechte Image der Schifferkinder dazu.

„Für die Schifferkinder war das wie eine Verdoppelung. Wir kamen nach den Zigeunern und Gaunern gleich an dritter Stelle. Wir hatten natürlich als Schifferkinder den Vorteil, dass wir es gewohnt waren, auf uns selbst aufzupassen. Wir mussten früh lernen, auf dem Schiff gefährliche Strecken zu bewältigen. Diese Selbständigkeit wirkte sich vielleicht auf dem Pausenhof aus, indem wir selbstsicherer und lauter waren, viele hatten auch Angst vor uns.“

Mit Erfolg absolvierte Carlo Knöpfel das Bäumlihofgymnasium, seine Leistungen seien von Jahr zu Jahr besser geworden. Als mühsam empfand er den Umstand, dass seine Mitschüler aus Riehen in der Freizeit nie ins Klybeck oder nach Kleinhüningen kamen, das Quartier war anscheinend zu gefährlich und zu weit weg für die Jugendlichen aus der Mittelschicht Riehens.

Während seiner Studienzeit engagierte sich Carlo Knöpfel im Nachbarquartier Matthäus gegen den Bau der Nordtangente. Der als Teilerfolg bewertete unterirdische Bau der Strasse brachte zwar die erwünschte Beruhigung für das Quartier, hatte aber

zur Folge, dass durch die getätigten Investitionen in die Liegenschaften die Mietpreise stiegen. Aufwertung führt zur Verdrängung der angestammten Bevölkerung, das war die Erfahrung für den Studenten der Ökonomie. Nicht zuletzt die selbst erlebte Armut in der Kindheit war der Grund für das 19 Jahre dauernde Engagement Carlo Knöpfels in der Geschäftsleitung der Caritas. Gegenwärtig doziert er am Institut für Sozialplanung und Stadtentwicklung der Hochschule für Soziale Arbeit. Als Armutsforscher ist ihm die von der Verwaltung oftmals erwünschte bessere Durchmischung von ärmeren Quartieren suspekt. Sinnvoller scheint ihm eine Wohnumfeldverbesserung mit bildungs- und sozialpolitischen Massnahmen wie zum Beispiel besseren Schulen und besseren Infrastrukturen für Kinder. Carlo Knöpfel ist seinem ehemaligen Quartier immer noch verbunden mit seinen biographischen Hafenfürungen, die er sporadisch für ein interessiertes Publikum veranstaltet. Die meisten der Teilnehmenden hielten sich jahrelang nicht mehr im Hafen auf. Das habe mit der Randlage von Kleinhüningen zu tun und auch damit, dass die vielen technischen Infrastrukturen viel zum schlechten Image des Quartieres beigetragen hätten. Spätestens seit der Eingemeindung in die Stadt Basel habe sich Kleinhüningen aufgegeben. Wer konnte, verliess das Dorf, und die restlichen Bewohner hätten kein Programm, kein Selbstbild entwickelt. Deshalb sei auch kein Widerstand gegen die städtischen Planungen entstanden. Wut gegen die Stadt allein sei kein Programm. Gespannt ist Carlo Knöpfel auf die Auswirkungen der Tramverlängerung nach Weil am Rhein. Sie könnte nach seiner Meinung Zeichen einer Öffnung für Kleinhüningen und der Stadt bedeuten, die mit dem Rücken zur Grenze steht. Die Stadt Basel habe in der Zukunft nur eine Chance, wenn sie zum Zentrum eines Oberrhein-Gebietes werde. Da teile er für einmal die Meinung von Herzog & De Meuron.

3.2 Beizen

Restaurants, oder eben Beizen, versorgen ihre Besucher_innen nicht nur mit Essen und Trinken, sondern sind auch Treffpunkte der Quartierbevölkerung. Je nach Betriebskonzept und Betrei-

ber_innen variiert die Kundschaft, meistens frequentieren aber eher homogene Gruppierungen dasselbe Lokal und tragen so zu seinem Image bei. Echte Quartiersbeizen mit einem klassischem Stammtisch sind seltener geworden, der soziale Austausch findet heute vermehrt im virtuellen Raum statt. Wir haben mit zwei Wirt_innen über ihre Sicht der beiden Quartiere gesprochen.

**Charlotte Wirthlin: „Ich möchte nirgendwo sonst leben“
(Platanenhof Klybeck)**

Charlotte Wirthlin übernahm das Restaurant Platanenhof zu einem Zeitpunkt als gegen dessen drohenden Abbruch Unterschriften gesammelt wurden. Die damalige Besitzerin Ciba Geigy signalisierte den Unterschriftensammelnden hingegen, einem allfälligen Interessenten das Restaurant zu überlassen. So kam es mit der Wiedereröffnung im Jahr 1992 zu einer win-win-Situation. Der Platanenhof liegt linkerhand am südlichen Ende der Klybeckstrasse gleich nach den Industrieanlagen und ist mit den sechs Liegenschaften verbunden, die 2004 als Genossenschaft die gesamte Häuserzeile von der Novartis erwerben konnte. Mit dem Kauf konnten die Bewohner nicht nur die bevorstehende Gentrifizierung verhindern, sondern auch weiterhin von den tiefen Mietzinsen nach der Renovation profitieren. Zusammen mit dem ‚Neuen Kino‘ bildet die Wohngenossenschaft Klybeck einen Teil der links-alternativen Szene des Quartiers. Das führte auch zu Beginn der Übernahme von Charlotte Wirthlin zu entsprechenden Gerüchten, zumal im ersten Stock eine Frauen-WG einquartiert war. „Das gab natürlich viel zu reden, von Junkies, Drogendealer war in den ersten Jahren die Rede. Darüber musste man sich hinwegsetzen.“ Und auch die Kundschaft der ersten Stunde war nicht immer pflegeleicht, wie Wirthlin weiter ausführt.

„Wir hatten mehr Leute aus dem Quartier, Leute die schon vor uns hier verkehrten. All die kleinen Leute mit ihren Problemen, die meisten sind verstorben. Wir wurden auch getestet, wie weit man gehen kann hier. Es gab einen Stammtisch mit Quartierbewohner, was wir auch befürworteten. Es war teilweise auch hart,

es gab Schlägereien, wir mussten den Umgang mit dem Personal regeln, uns durchsetzen, sodass gewisse Leute dann fernblieben.“

Mittlerweile ist der Platanenhof etabliert und über das Quartier hinaus bekannt, was zum Überleben des Betriebes auch notwendig ist. Im Sommer locken der lauschige Garten mit den Kastanienbäumen und die integrierte ‚Tiki-Bar‘ am Donnerstag und Freitag zusätzlich ein breites Publikum ins Klybeck. Dennoch waren die Veränderungen im Quartier im Laufe der Zeit auch für den Restaurantbetrieb spürbar. Der Bau der Nordtangente schnitt das Klybeck lange Zeit vom Rest der Stadt ab, und der Novartis Campus mit seinem grosszügigen Verpflegungsangebot absorbierte die Gäste der Chemie weitestgehend. In neuerer Zeit sind die Buvetten am Rhein als kommerzielle Projekte und neue subventionierte Treffpunkte unter der Dreirosenbrücke, an der Horburgstrasse und in der Aktienmühle entstanden, die Charlotte Wirthlin zwar begrüsst, ihr aber als neue Konkurrenz auch Sorgen bereiten. Kooperation ist ihr lieber. Bei der Aktienmühle, die von Beginn an das Quartier miteinbeziehen wollte, fand ihr Anliegen für eine Zusammenarbeit denn auch positive Resonanz. Der hohe Ausländeranteil im Klybeck ist für Charlotte Wirthlin kein Problem. Es findet aber wenig Austausch zwischen den verschiedenen Nationalitäten statt, die Trennung läuft auch über die ausländischen Betreiber der Bars und Restaurants im Quartier. Das sei schon im Kindergarten ihrer Tochter so gewesen, in der Regel hätten die Angehörigen einer bestimmten Herkunft immer nur unter sich verkehrt. Der Schulbesuch der beiden Töchter im Insel- und Dreirosen-Schulhaus verlief problemlos. Dazu leisteten die engagierten Lehrer in beiden Schulhäusern einen wichtigen Beitrag. Wirthlin weiss um den schlechten Ruf der beiden Quartiere, die immer in denselben Topf geworfen werden. Mitverantwortlich dafür seien auch die Medien mit ihren Schreckensmeldungen. Sie selbst findet es hier aber wunderbar zum Leben und möchte nirgendwo sonst leben: „Die Leute sind offener, man lässt sich leben, jeder kann sein, wie er ist.“ Trotzdem weiss sie, dass immer jemand da ist, wenn sie etwas braucht.

Charlotte Wirthlin interessiert sich nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen für das Leben rund ums Quartier und dessen Zukunft. Idealerweise wohnt und arbeitet sie am selben Ort. Der nahe Klybeckquai war ihr schon vor den heutigen Zwischennutzungen bekannt und beliebt als Spazierweg. Sie hat keine Berührungsängste und kennt die aktuellen Nutzer von der Wagenburg und Landestelle zum Teil persönlich. Bei der von der Stadt veranlassten Teilräumung des Wagenplatzes versuchte sie zu vermitteln, um gewalttätige Auseinandersetzungen zu verhindern. Die Debatte um Quadratmeter fand sie unnötig und kleinlich. Der Wagenplatz als unkommerzielles Projekt ist ihr sympathisch und steht für sie als positives Beispiel dafür, wie etwas funktionieren kann ohne institutionalisiert zu sein. Für die Zukunft des Quartieres wünscht sie sich: „Eine bessere Durchmischung. Das Rheinhattan-Projekt riecht ja sehr nach Erlenmatte und dem aufgewerteten St. Johann. An beiden Orten stehen viele Wohnungen leer, Basel braucht aber viel mehr Wohnraum mit günstigen Mieten. Ich wünsche mir mehr erschwingliche Wohnungen für die normal verdienenden Leute und keine Satellitenstadt für Expats, die vielleicht drei Jahre ihres Lebens hier verbringen.“ Und ganz wichtig ist ihr „ein Zugang zum Wasser, eine Öffnung für das Quartier ans Wasser“.

„Es braucht von mir aus ökologisch nachhaltige Projekte oder alterstaugliche Wohnungen oder sozialen Wohnungsbau mit Dachgärten anstelle von Hochhäusern. Aber am liebsten habe ich Brachen, deshalb gehe ich oft zur ‚Landestelle‘.“

**Roger Dubois: „Alles, was eine Belebung bringt...“
(Hochbergerstübli Kleinhüningen)**

Das Restaurant Hochbergerstübli liegt in Kleinhüningen an der gleichnamigen Strasse zwischen dem Restaurant Rheinhafen und der Kleinhüninger Post. Seit einem Jahr wird es von Roger Dubois und seiner Lebenspartnerin Nelli Vögtle betrieben, der gelernte Koch hat seinen Arbeitsplatz in der Küche, die Partnerin

arbeitet an der Front im Service. Die beiden wohnten früher im Klybeckquartier an der Inselstrasse. Nach verschiedenen Stationen in Basel und Umgebung stiessen sie auf das Lokal in Kleinhüningen, das sie in die Nähe ihres ehemaligen Quartiers zurückkehren liess.

Ihre Gäste „fühlen sich wohl im kleinen Stübli“, auch Einzelpersonen fänden schnell Kontakt, und Kommunikation unter den Gästen sei sehr wichtig, führt Roger Dubois im Gespräch aus. Sowohl Laufkundschaft als auch die Leute vom gegenüberliegenden Altersheim frequentieren den Betrieb. Am stärksten beschäftigt das meist etwas ältere Publikum die vielen Ausländer_innen im Quartier. Speziell auch das nahe Asylempfangszentrum empfinden sie als bedrohlich. Andererseits verkehrten auch Ausländer in ihrem Lokal, die deutsch sprechen und gut integriert seien. Als weiteres potenzielles Publikum sieht das Ehepaar die Leute aus dem Vereinsleben von Kleinhüningen, um die sie sich eigens bemühen möchten. Der Hafen macht sich bemerkbar mit Ex-Matrosen, die bei ihnen verkehren, und auch der nahe Seemannskeller bringt vereinzelt Kundschaft. Die kommenden Veränderungen mit dem Projekt eines Leuchtturmes im Hafenaerial und die angedachte Stadtentwicklung unter dem Namen „Rheinhattan“ auf dem Klybeckquai sind Roger Dubois bekannt. Er begrüsst die Bauvorhaben, weil sie Arbeitsplätze schaffen und neue Kund_innen bringen würden. Schon sein Vorgänger habe vom Neubau des Einkaufszentrums Stückerli mit mehr Kundschaft durch die Bauarbeiter profitiert. Sie selber würden sich auch preislich an eine Kundschaft richten, die nicht aus dem Vollen schöpfen kann. Auf die Grenzlage angesprochen, erwähnt Dubois vor allem den Verkehr vor seinem Lokal, der sei schon „extrem“. Früher gab es über den Mittag und am Feierabend Stau, heute rolle der Verkehr den ganzen Tag. Auch vom Bau der neuen Tramlinie verspricht er sich wenig Entlastung, die bestehende Buslinie hätte genügt, und die Kosten für die Tramlinie hätte man sich sparen können.

Das Restaurant und die angeschlossene Liegenschaft gehören zu einer Genossenschaft. Die Miete sei dadurch moderat, und die Öffnungszeiten selbst bestimmbar. Dennoch seien die Arbeit zu zweit und die langen Präsenzzeiten auf die Dauer anstrengend,

wie Dubois betont: „Es ist natürlich schon belastend, wir hoffen, mit der Zeit jemanden stundenweise beschäftigen zu können. Aber wir ziehen beide eine selbstständige Arbeit dem Angestelltsein vor. Lieber Selbstaussbeutung als ausgebeutet zu werden.“ Und die Frage, was er sich für die Zukunft wünsche, beantwortet er als Gewerbebetreibender wenig verwunderlich mit „gutem Umsatz“ und „neue Gästegruppierungen“.

3.3 Migrantinnen und Migranten

Migrant_innen prägten seit Beginn der Industrialisierung die klassischen Arbeiterquartiere Klybeck und Kleinhüningen. Viele von ihnen sind mittlerweile hier heimisch geworden und führen ihre eigenen Betriebe. Der Prozess der Integration im Konfliktfeld von neuer Kultur und mitgebrachter Identität läuft nicht immer reibungslos. Unsere beiden Protagonisten aus Italien stehen für eine anteilmässig grosse, aber oft untervertretene Bevölkerungsgruppe von Einwanderern und erzählen von ihren Erfahrungen.

Francesco Scalfaro: „Die Kinder wollen nicht weg von Kleinhüningen“

Francesco Scalfaro kam 1988, 19-jährig, erstmals von Kalabrien nach Basel, um seine Schwester zu besuchen. Sein Schwager arbeitete in einer Baufirma im Klybeck, die zu jener Zeit eine gute Auftragslage hatte. Die Firma bot ihm die Möglichkeit, Geld für die Rückreise zu verdienen, was er dankend annahm. Aus den vorgesehenen 14 Tagen Arbeit wurden zunächst zwei Monate, dann ein Jahr. Als er von der italienischen Botschaft erfuhr, dass er vom Militärdienst befreit würde, wenn er bis zum 25. Altersjahr in der Schweiz bliebe, entschied er sich nach reiflicher Überlegung für diese Option. Zu seiner Entscheidung zu bleiben trug auch die Tatsache bei, dass er in der Zwischenzeit mit seiner heutigen Ehefrau, einer in der Schweiz geborenen Italienerin, liiert war.

Zu Beginn sprach Francesco Scalfaro kein Wort Deutsch, was aber kein Problem war, konnte er sich doch in seiner Firma mit hauptsächlich italienischem Personal problemlos verständigen. Gleich-

wohl war es ihm ein Anliegen Deutsch zu lernen, was er „immer noch nicht perfekt kann“, aber zur Verständigung ausreichend sei. Seit seiner Ankunft in Basel wohnte er immer in Kleinhüningen: „Ich wohnte ein Jahr an der Wiesenstrasse, da waren alles Schweizer, dann wohnte ich neun Jahre an der Hiltalingerstrasse bei der Grenze, auch dort waren alles Schweizer. Ich versuchte immer, mich gut zu integrieren.“ Nie fühlte er sich wegen seiner Herkunft diskriminiert oder zweitklassig behandelt. Francesco Scalfaro weiss, dass Kleinhüningen auf der Höhe der Rastatterstrasse im Klybeck beginnt, aber er nimmt auch Unterschiede wahr.

„Hier bei der Wiese muss ich sagen, das ist wie ein kleines Dorf. Man grüsst sich, sagt guten Morgen und redet mit den Leuten. Die Leute sind alle freundlich, ob Schweizer oder Ausländer.“

Francesco Scalfaro verkehrt fast ausschliesslich in Kleinhüningen selbst und trinkt auch manchmal ein Feierabendbier mit seinen Kollegen hier. Trotzdem kennt er durch seine Arbeit fast alle Quartiere in Basel. Zum Einkaufen gehen die Scalfaros fast nie über die nahe Grenze, lieber kaufen sie am Claraplatz oder in der Freien Strasse ein. Den Alltagseinkauf erledigen sie in der Migros oder im Coop, die beiden Filialen in Kleinhüningen wurden allerdings nach der Eröffnung des Einkaufszentrums Stücki geschlossen: „Die wurden geschlossen, die älteren Leute müssen nun ins Stücki gehen, was sicher ein Nachteil ist. Auf dieser Seite gibt es nichts mehr, keine Bäckerei, nichts mehr.“

Seit nunmehr 28 Jahren arbeitet Francesco Scalfaro in derselben Firma, die zu Beginn mehr ein Familienbetrieb war. Aber trotz des Wachstums auf über sechzig Personen habe sich nicht viel verändert, geblieben sei der gute Kontakt zum Chef, den er jeden Morgen und Abend sehe. Wie schon der frühere Chef kümmere sich auch dieser um die privaten Probleme seiner Angestellten. Und auch mit dem Lohn, der jedes Jahr steige, sei er zufrieden. Gäbe es einmal weniger Arbeit, zum Beispiel im Winter, würden halt Arbeiten im Magazin erledigt, bei ihnen müsse nie jemand stempeln gehen, auch die temporär Angestellten nicht. Scalfaro fühlt sich rundum wohl in seinem Umfeld. Zusammen mit seiner

vier-köpfigen Familie wohnt er mittlerweile in einem Reihen-Ein-familienhaus, das er von der IWB günstig mieten und selbst stand setzen konnte. Seine Kinder besuchten die Primarschule in Kleinhüningen und die Orientierungsschule im Inselschulhaus. Beide befinden sich noch in der Ausbildung und möchten keinesfalls aus Kleinhüningen, wo sie ihre Freunde haben, wegziehen. Scalfaro hat seit sechs Jahren das Schweizer Bürgerrecht und kennt auch die Probleme Kleinhüningens. Den Bau des Stücki-Centers nimmt er als Versuch wahr, das schlechte Image Kleinhüningens zu verbessern und auch „Rheinhattan“ sieht er in dieser Dimension, letzteres sei jedoch für die älteren Leute (zeitlich) zu weit weg. In seiner Heimat Italien besitzt er ein Haus, das seinen Schwiegereltern periodisch als Wohnort dient. Definitiv zurückkehren nach der Pensionierung würde fast niemand, zu stark seien die sozialen Bande und auch die Lebensqualität stimme in der Schweiz. Zudem hätten die Politiker in Italien die letzten vierzig Jahre nur in ihre eigenen Taschen gewirtschaftet. Er nimmt aber auch den unterschiedlichen Rhythmus der Menschen wahr, wenn er in den Ferien weilt. Die Leute seien weniger gestresst, weil sie weniger bräuchten, da sie meistens im eigenen Haus oder in der eigenen Wohnung lebten.

Paolo Simonetta: „Ohne gute Bildung kommt man heute nicht weiter“

Paolo Simonetta weist eine ähnliche Biografie auf wie Francesco Scalfaro und ist auch über viele Ecken verwandt mit ihm. Er arbeitet in derselben Firma, kam aber schon fünf Jahre früher, 1983, auf Einladung eines Kollegen nach Basel. Nach der Heirat und der Geburt zweier Söhne schloss das Ehepaar eine Rückkehr nach Italien aus. Sie festigten diesen Entscheid mit dem Kauf eines Hauses in Kleinhüningen, in dem sie bis heute wohnen. Diesen Entschluss haben sie nie bereut, auch die Wahl des Quartieres nicht, wie Paolo Simonetta ausführt: „Für mich war Kleinhüningen immer ein gutes Quartier, Klybeck und Matthäus sind nicht besser. Es gibt in jedem Quartier gute und schlechte Leute, auch auf dem Bruderholz. Ich habe in allen Quartieren gearbeitet, sicher gibt es

im Gellert und auf dem Bruderholz mehr Schweizer als im Dreirosengebiet. Aber ich muss sagen, ich wohne gerne hier, auch weil ich schon lange hier bin, und ich finde nicht, dass Kleinhüningen ein schlechtes Quartier ist.“ Wenn es etwas zu bemängeln gäbe, sei es vielleicht die schlechte Luftqualität, verursacht durch die Industrie und den Verkehr.

Gut läuft es auch mit der Schulkarriere seiner Söhne. Beide besuchen das Gymnasium, der Ältere die zweite Klasse des Bäumlihof-Gymnasiums, der Jüngere die erste Klasse des Leonhard-Gymnasiums. Scalfaro erzählt von den Elternabenden, die vor kurzem stattfanden und zeigt sich zufrieden mit den Resultaten. Er engagierte sich bereits früher im Elternrat des Inselschulhauses. Dort beschäftigte ihn die Frage, warum weniger Kinder aus dem Kleinbasel den Sprung ins Gymnasium schaffen. Die angefragten Lehrpersonen argumentierten mit den grösseren sozialen Problemen, welche die Kinder nicht kompensieren könnten. Die Antwort befriedigte ihn nicht ausreichend: „Ich glaube, dass das Soziale schon auch wichtig ist, aber es gibt auch hier intelligente Kinder. Ich dachte, es könnten auch die Lehrer daran schuld sein, dass an gewissen Schulen weniger Schüler ins Gymnasium gehen. Aber ich habe diese Meinung revidiert: Die Lehrer meiner Kinder sind alle toll.“ Trotzdem bestätigt sich die schlechte Quote des Inselschulhauses, nur zwei bis drei Schüler pro Klasse erreichen laut Scalfaro jeweils die 17 von 21 Punkten, die für den Besuch des Gymnasiums notwendig sind. Und umgekehrt hat das Engagement der Eltern in Fragen der Bildung auch Auswirkungen auf die schulische Motivation der Kinder, wie das Beispiel der Simonettas illustriert. Beide Söhne spielen auch Fussball. Während der ältere Sohn aus seinem Verein zugunsten der Schule austrat, trainiert der jüngere Sohn vier Mal pro Woche beim SC Old Boys und gilt als Talent und Kandidat für den Campus des FC Basel. Obwohl sie zuhause italienisch sprechen und auch in der Schule den Schwerpunkt Italienisch wählten, besuchen die Söhne zusätzlich einen italienischen Sprachkurs, „um die Grammatik und die Artikel zu lernen“. Wie wichtig war es für Simonetta, dass seine Kinder anstelle einer Lehre ins Gymnasium gehen, war unsere Frage. „Ich bin natürlich sehr zufrieden, wenn meine Kinder nicht

meinen Beruf machen müssen. Es ist sicher besser, die Schule und die Universität zu besuchen. Ohne gute Bildung kommt man heute nicht weiter. Sogar der Magaziner in einem Lager muss heute einen Computer bedienen können. Heute sind ja viele arbeitslos, weil der Computer oder die Maschine viele Arbeiter ersetzt.“

Die grösste Veränderung in seiner Arbeit in den letzten 30 Jahren sieht Simonetta im höheren Arbeitstempo. Heute habe man keine Zeit mehr zu überlegen, wie man am besten vorgehen soll. Der Zeitdruck sei aufgrund der Konkurrenz viel höher als früher. Dadurch werde die Arbeit schlechter, Fehler zu korrigieren sei nicht mehr möglich, auch wenn die Produktivität vielleicht besser sei. Von den Planungsideen auf dem Klybeckquai hat er nichts gehört. Auf unsere Erläuterungen der angedachten Projekte reagiert er spontan.

„Wäre es nicht besser, einen Park zu machen, als einen Stadtteil? Wir haben schon genug Hochhäuser hier und weiter hinten bei der Basler Zeitung. Ich fände einen grünen Park für Kinder besser. (...) Es braucht mehr günstige Wohnungen und mehr Grünflächen. Am Ende der Güterstrasse hängt ein Schild mit dem Spruch ‚Wir wollen mehr grün und weniger Neubauten‘. Ich bin kein Grüner, ich fahre Auto, aber ich bin auch der Meinung, dass nicht überall alles überbaut werden soll. Hier wurde das Stücki gebaut und jetzt braucht es mehr Grün.“

3.4 Vereine

Der Fussball Verein VfR-Kleinhüningen

Fussball hat in Basel einen grossen Stellenwert. Den Erfolgen des Stadtvereins FC Basel 1893 auf nationaler und europäischer Ebene stehen viele kleine Vereine gegenüber, die ohne grosse Öffentlichkeit einen wichtigen Beitrag für den Breitensport und den Nachwuchs leisten. Die Amateurvereine mit ihren Juniorenabtei-

lungen sind auch wichtige Agenturen für die Integration ausländischer Jugendlicher.

Erwin Studer: „Fussball ist immer attraktiv“

Der 1923 gegründete Fussballclub SC Kleinhüningen fusionierte 1996 mit dem zehn Jahre älteren Verein für Rasenspiele zum Fussballclub Verein für Rasenspiele Kleinhüningen (VfR Kleinhüningen). Grund dafür war der Verlust der fast ganzen Juniorenabteilung durch den Weggang zweier Juniorentainer bei den Rasenspielern und der Mangel an Aktivspielern beim SC Kleinhüningen. Der Letztere spielte in den 1970er Jahren in der höchsten Amateurliga (1.Liga). Im heutigen Verein spielen auf der Schorenmatte bei den Langen Erlen neben einer 4. Liga-Mannschaft vier Junioren- und drei Senioren-Mannschaften um die Meisterschaft in ihren Kategorien. Für den Präsidenten des Vereins, Erwin Studer, schaffte die Fusion die für das Überleben notwendige Synergie der beiden Clubs. Ein wichtiger Sponsor des Vereins ist die Novartis, früher war es die Ciba Geigy. Das weist auf die Verbundenheit des Clubs zum im Klybeck ansässigen Chemieunternehmen hin, stammen doch viele Junioren aus dem Klybeck-Quartier. In Erwin Studers Wahrnehmung gibt es bezüglich Vereinsmitgliedschaft keinen Unterschied zwischen den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck. Es bestehen auch formelle Kontakte zwischen den Vereinen Kleinhüningens durch gegenseitige Einladungen zu den Generalversammlungen. Für den Präsidenten besteht die grösste Herausforderung des Vereins darin, die Kontinuität des Spielbetriebes mit einer stetigen Suche und Förderung des Nachwuchses zu gewährleisten, um die altersbedingten Abgänge zu ersetzen. Das sei schwieriger geworden, weil die Spieler schon im Juniorenalter viel häufiger den Verein wechseln als früher, manchmal aus kommerziellen Gründen, meistens aber über Abwerbung durch Kollegen. Trotzdem sieht Studer nicht schwarz für die Zukunft des Vereins. Fussball sei immer attraktiv, und der Verein ist in den Schulhäusern mit Flyern präsent, schickt Informationen an die Eltern und veranstaltet selber auch Elternabende in seiner Clubhütte. Zudem entstehen

in nächster Umgebung der Schorenmatte neue Hoch- und Einfamilienhäuser sowie ein neues Schulhaus. Der Fussballverein Kleinhüningen weist einen hohen Ausländeranteil aus, mit 70% übersteigt er jedoch die hohe Quote der angrenzenden Quartiere um ein Mehrfaches. Vielleicht suggerieren die hochbezahlten Fussball-Idole verschiedener Nationalitäten die vermeintlich besseren Aufstiegschancen durch den Fussball. Studer bestätigt, dass viele Eltern glauben, ihr Kind sei ein grosses Talent. Entsprechend enttäuscht sind sie, wenn ihre Kinder den Sprung zu einem besseren Verein nicht schaffen, was Erwin Studer pragmatisch kommentiert.

„Bei uns stand immer der Spass im Vordergrund. Und auch im Profi-Fussball musste man zuerst einen Beruf erlernen. Heute züchtet man diese Mentalität heran. Was mich ärgert ist, dass unsere Arbeit zu wenig wertgeschätzt wird. Wir machen alles freiwillig und zahlen oft noch Geld aus dem eigenen Sack. Aber wenn du versuchst, Geld und Sponsoren aufzutreiben, kommt die Frage: was bringt uns das? Dabei übersehen sie, dass wir die Kinder von der Strasse nehmen und sie dadurch keine Drogen nehmen, was dem Staat und der Gesellschaft viele Kosten spart. Die Kinder sind bei uns in guten Händen.“ (Erwin Studer)

Der Verein leistet Studers Meinung nach einen wichtigen Beitrag zur Integration, die aber mit drei Franken pro Spieler und Jahr von der Stadt zu wenig honoriert wird. Mit den zusätzlichen Subventionen ergibt das einen Betrag von ca. 6'000 Franken bei Kosten von weit über 20'000 Franken, die mit Mitgliederbeiträgen und Einnahmen aus Veranstaltungen gedeckt werden müssen. Die von der Regierung zugesagte Erneuerung des Clubhauses und der sanitären Anlagen sowie der projektierte Bau eines Allwetter-Platzes bis Ende 2016 kommen da als Anstoss für eine Weiterarbeit und als Entschädigung der gratis geleisteten Arbeit sicher gelegen.

Bruno Friedli: „Das Inselschulhaus nannte man Räuber- gymnasium“

Bruno Friedli (Jahrgang 1951) wuchs in Kleinhüningen an der Dorfstrasse in einem Haus auf, das noch während seiner Jugendzeit einem gesichtslosen Neubau weichen musste. Darauf bezog seine Familie eine Genossenschaftswohnung am Wiesendamm. In der ersten Wohnung gab es kein Bad und nur eine kleine Waschküche. Seine Mutter benutzte deshalb für die grosse Wäsche die Wasch- und Badeanstalt, die auf der anderen Seite der Wiese anstelle des heutigen Altersheims stand. Auch sein Vater, ein Chemiarbeiter, duschte sich dort nach der Arbeit, und am Samstag war jeweils Badetag für die ganze Familie. Sein Vater wäre gerne Färbermeister geworden, aber die familiäre Situation liess keine Lehre zu und daher war er gezwungen, Arbeit in der Chemiebranche zu suchen. Bruno Friedli erinnert sich gut an seinen Vater.

„Er war Arbeiter in der Farbstoff-Produktion. Es war zu jener Zeit eine sehr unsaubere Chemie, Brom und andere giftige Chemikalien wurden eingesetzt. Die meisten, die dort arbeiteten wurden nicht sehr alt. Mein Vater starb 60-jährig vor seiner Pensionierung. Er machte einmal eine Bemerkung, die mir in Erinnerung ist: viele seiner Kollegen seien an Prostatakrebs gestorben. Ich nehme an, dass dies sehr stark mit der Arbeit zu tun hatte. Je nach Farbstoff-Produktion war sein Kopfkissen am nächsten Morgen mal rot, mal blau, obwohl er sich gewaschen hatte.“

Die Friedlis führten ein einfaches Leben. Der Vater arbeitete im Schichtbetrieb in der Chemie und die Mutter kümmerte sich um den Haushalt und die Finanzen. Gemangelt hat es an nichts. Er hatte liebevolle Eltern und verbrachte „eine tolle Jugendzeit“ in Kleinhüningen: „es hätte gar nicht besser sein können“, wie Bruno Friedli betont. Seine Kollegen aus Kleinhüningen und den benachbarten Quartieren stammten alle aus denselben Verhältnissen. Nach der Primarschule schaffte Bruno Friedli als einer von

zwei seiner Klasse den Sprung ins Gymnasium. Im Realgymnasium fühlte er sich nicht glücklich, weshalb auch seine Leistungen nicht besonders gut waren. Er kam sich im sozialen Milieu der Mittelschule fremd und fehlplatziert vor. So fiel ihm auf, wenn er nach seiner Herkunft gefragt wurde, dass die Leute ein verzerrtes Bild von Kleinhüningen hatten, das nicht der Realität entsprach. Und wenn er erzählte, dass sein Vater Chemiarbeiter sei, hatte er „schon die Zwei auf dem Rücken“. Die Rückkehr in die Realschule des Inselfschulhauses – man nannte es damals auch „Räbergymnasium“ – nach knapp einem Jahr erlebte er als Befreiung und Entlastung.

Die negative Fremdwahrnehmung seines Wohnquartiers als Arbeiterquartier und „Scherbenviertel“ erlebte Bruno Friedli auch später in der Handelsschule. Ein Lehrer assoziierte Kleinhüningen mit „Hafen und Matrosen“ als sündigen Ort. Für Friedli steht fest, dass man früher als Kleinhüninger abgestempelt war. Aber auch in Kleinhüningen selbst gab es wie in vielen Dorfgemeinschaften soziale Diskriminierung von Gruppierungen der untersten Schichten, die mit dem rassistischen Begriff „Negerdörfli“ als Wohnort gleich doppelt stigmatisiert waren. Darauf angesprochen, spricht Friedli von zwei Orten in Kleinhüningen: „Es gab natürlich ein ‚Negerdörfli‘, eigentlich gab es aber zwei. Eines bestand aus den Häusern rechts an der Strasse zur Schorenmatte. Das andere war an der Neuhausstrasse, wo sich heute die Kläranlage und auch der Verbrennungsofen für den Sondermüll befinden.“ Mit der Ansiedlung von weiteren technischen Infrastrukturen sorgte die Verwaltung für das Fortbestehen eines unattraktiven Wohnraumes in dieser Zone und bestätigte damit eine These von Lucius Burckhardt, wonach die Planer weitab vom eigenen Wohnort städtische Infrastrukturen an die Peripherie setzten, wo in der Regel auch der Widerstand am geringsten sei. Friedli bestätigt diese These.

„Ja, dazu kam der Gaskessel mit den Kohlenbergen daneben, später kamen die Kläranlage und der Verbrennungsofen, dahinter das Hafenbecken 2, dazu die Geleise Anlagen für den Huckepack. Kleinhüningen war komplett umringt von der Industrie.“

Hinzu kommt heute das hohe Verkehrsaufkommen durch den Pendler- und Grenz-Verkehr, während die früher häufigen Geruchs-Immissionen aus dem Klybeck durch die Produktionsauslagerungen eher nachgelassen haben. Auf das Asylzentrum an der Freiburgerstrasse und das „Fixerstübli“ am Riehenring angesprochen, antwortet Friedli: „Früher war die Drogenszene weniger an der Öffentlichkeit und wurde daher nicht im gleichen Mass wahr genommen. Dass den Betroffenen Unterstützung gewährt wird ist absolut richtig und nötig. Auch das Asylantenzentrum am Otterbach stört mich nicht. Eigentlich ist es relativ weit weg vom Schuss. Was ich schade fand, ist der Bau des Stückizentrums. Mir ist schleierhaft, wie man ein solches Einkaufszentrum so nahe an der Grenze planen und effektiv bauen konnte. Man hätte dort lieber günstigen und attraktiven Wohnraum geschaffen.“

Bruno Friedli absolvierte nach der Handelsschule eine Kaufmännische Lehre bei der Ciba Geigy, der heutigen Novartis. Er blieb auch in den Nachfolgeunternehmen bis zu seiner Pensionierung tätig, unter anderem für mehrere Jahre in Afrika. Nach der Heirat bezog er mit seiner Familie ein Haus in einer Agglomerationsgemeinde von Basel. Ein enger Bezug zu Kleinhüningen blieb aber zeitlebens bestehen; ebenso die Mitgliedschaft im Fussball-Club VfR Kleinhüningen, dem er mit elf Jahren im Juniorenalter beitrug. Auch nach der Aktivzeit blieb er seinem Verein treu, wie er im Interview betont.

„Bei mir stand der Fussball immer in der zweiten Reihe, obwohl ich in der ersten Mannschaft spielte, 2. Liga, 1. Liga, ich machte alles mit. Mir war immer viel wichtiger, meine Freunde zu treffen. Natürlich wollte ich auf dem Platz immer gewinnen, aber für mich war Fussball der Ort zum Abschalten, zum Zusammensein mit Freunden. Deshalb kam es mir nie in den Sinn, auch wenn ich woanders

wohnte, den Verein zu wechseln, weil ich beim FC Kleinhüningen meine Freunde hatte. Ich gehe noch heute regelmässig auf die Schoenmatte und im Winter treffen wir uns nach dem Hallen Training manchmal im Café Isaac. Ab und zu machen wir auch eine Wanderung zusammen.“

Von den Planungsabsichten der Stadt auf dem Klybeckquai weiss er nicht im Detail Bescheid. Er würde es allerdings schade finden, wenn nur teurer Wohnraum für Expats entstehen würde. Die Lage direkt am Rhein findet er attraktiv für einen durchmischten Ort mit Restaurants, Gewerbe und Wohnungen für alle. Und an der Wiesenmündung wünscht er sich eine Grünzone als Aufenthaltsraum für die junge Generation.

Seit 1908 ist Kleinhüningen das 19. Quartier der Stadt Basel. Der Name des 1982 gegründeten Vereins ‚Dorfverein pro Kleinhüningen‘ ist zugleich Programm und historischer Verweis auf den Ursprung Kleinhüningens als Fischerdorf. Der Verein steht für die Eigenständigkeit Kleinhüningens und setzt sich für eine Verbesserung der Lebensqualität seiner Bewohner_innen ein.

Georges Böhler: „Wir haben die Nase voll“ (Dorfverein pro Kleinhüningen)

Georges Böhler ist Präsident des Dorfvereins pro Kleinhüningen. Er sieht in der Eingemeindung Kleinhüningens (1908) in den Kanton Basel-Stadt den Ausgangspunkt einer systematischen Fehlentwicklung im ehemaligen Fischerdorf. Die Fusion mit der Stadt sei zwar aus ökonomischen Gründen vertretbar gewesen, habe aber dazu geführt, dass vormalig im St. Johann-Quartier ansässige Infrastrukturen nach Kleinhüningen ausgelagert wurden. Mit dem Bau der Hafenanlagen und den Bauten in den Nachkriegsjahren sei das schöne Dorfzentrum völlig zerstört worden. Man sei machtlos gegenüber der Stadtmacht gewesen, und niemand hätte, wie in der Stadt Lucius Burckhardt¹, Widerstand ge-

¹ Siehe „Macht und Raum, Die Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit. Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt.“

leistet. Gegen die Hafententwicklung sei niemand gewesen, das passe zu einem Fischerdorf.

„Aber dann hat die Stadt ein Projekt nach dem anderen nach Kleinhüningen gebracht. Die Kläranlage, dort wo das ‚Negerdörfli‘ war, den Sondermüllöfen, dann kam das Asylantenheim mit dem Ausschaffungsgefängnis auf dem Bässlergut. Alles, was die Stadt nicht wollte, platzierte sie in Kleinhüningen, das ist das, was Kleinhüningen verärgert. So wie man Kleinhüningen behandelte, wurde kein Dorf in der Schweiz behandelt.“

Seit 1982 setzt sich Georges Böhler im Dorfverein für das Dorf Kleinhüningen ein, das nach wie vor ein Dorf geblieben sei, in dem man sich kenne und sich gegenseitig helfe². Er kämpft gegen die Anmassungen der Stadt, wie die Webseite des Vereins betont: „Zwischen Hafenanlage und Industrie, lassen wir uns nicht unterkriegen und kämpfen dafür, dass die Lebensqualität in Kleinhüningen gefördert wird.“ Viel Wert legt sein Verein auch auf die genaue geographische Grenze Kleinhüningens, die jenseits der Wiese im vermeintlichen Klybeckquartier liegt (siehe Abb. 4). Der jährliche von der ‚Bürgerkorporation Kleinhüningen‘ organisierte Banntag macht auf die rechtlich verbrieftete Grenze aufmerksam, welche von der Basler Verwaltung laut Böhler auch statistisch falsch gezogen wird. Ein weiterer Streitpunkt mit den Basler Behörden ist die Begleitgruppe ‚Hafen- und Stadtteilentwicklung 3Land‘, welche nach Paragraph 55 eine frühe Mitwirkung der Bevölkerung garantieren soll. Nach einer anfänglichen Teilnahme traten die zwei Vertreter des Vereins pro Kleinhüningen enttäuscht aus der Begleitgruppe. Sie seien nicht angemessen vertreten gewesen und man hätte sie mundtot gemacht.

2 (Siehe Hugger: 31): „Kleinhüningen hat äusserlich den Charakter eines Stadtquartiers, aber es lebt darin noch das Gefühl einer Eigenständigkeit, des Andersseins“.

„Wir erstellten ein eigenes Thesenpapier, nur wird das nirgends besprochen. Man redet immer nur über diese ‚Rheinhattanversenker‘, diesen Klybeckianer, aber über uns spricht man nicht. Wir vom Dorfverein pro Kleinhüningen sind die wahren Interessenvertreter von Kleinhüningen. Weil die Stadt nur eine Abwertung von Kleinhüningen betreibt, braucht es eben Privatinvestoren für eine Aufwertung.“

Der Dorfverein begrüßte explizit den Bau des Einkaufszentrums Stücki. Er unterstützt auch das Projekt eines Leuchtturmes am Dreiländereck eines privaten Investors ausdrücklich. Auf weniger Gegenliebe stossen bei Georges Böhler die beiden weiblichen Vertreterinnen der Basler Links-Partei ‚Basta‘ aus Kleinhüningen. Tonja Zürcher und Heidi Mück präsidieren in einem Doppelmanat die Partei, und Letztere vertritt zudem als Grossrätin die politischen Interessen Kleinhüningens im Basler Parlament. Zu ihnen meint er: „Das sind keine Kleinhüninger, die sind zugezogen. Solche Leute können wir nicht gebrauchen, sie setzen sich für die Wagenleute ein. Wir wollen nicht, dass Kleinhüningen weiter runter kommt, wir wollen, dass es aufwärts geht. Wir wollen einen sauberen Wohnort, wie es einst war. Die Zugezogenen haben keine Verbindung zum Dorf, wie wir es haben. In der Begleitgruppe hatte es viele Klybeckianer, die ‚Mais‘ machten. Wir Kleinhüninger machen keinen Mais, wir politisieren anders. Wir haben auch nicht das Podiumsgespräch im Hotel Drei Könige gestört, das waren Klybeckianer.“

Die Entwicklungsvision 3Land stösst auch beim Dorfverein auf Ablehnung. In seinem Thesenpapier für den neuen Stadtteil postuliert der Dorfverein eine Mischnutzung mit Luxus-, Normal- und Genossenschaftswohnungen, wobei ein paar Hochhäuser nicht stören würden. Dazu Grünanlagen und Gewerbebauten. Wichtig sei auch der öffentliche Zugang zum Wasser. Anstelle einer Gesamtplanung, mit der sich die Planenden ein Denkmal setzten wollten, würde man lieber mit einer rollenden Planung bereits heute Gewerbezone ansiedeln anstatt zwölf Jahre zu warten.



Abb. 8: Die schraffierte Fläche markiert den Gemeinde-Bann gemäss der Bürgerkorporation Kleinhüningen
 Kartographie: Reto Bürgin

**René Bolliger: „Es passte alles zueinander“
 (Seemanns-Chor)**

René Bolliger wuchs fremdplatziert als Verdingbub auf einem Bauernhof auf. Mit 15 Jahren konnte er sich seinem Schicksal als billige Arbeitskraft entziehen, indem er 1943 auf dem Schulschiff (Leventina) der Schweizer Reederei eine Lehre als Matrose antrat. Später erlangte er das Kapitänspatent und fuhr bis zur Heirat mit seiner holländischen Frau auf dem Rhein und auf See. Bedingt durch seine negativen Kindheitserfahrungen wollte er seinen Kindern ein Aufwachsen mit Vater und Mutter gewährleisten. So wurde die Familie 1954 in Kleinhüningen sesshaft, wo René Bolliger im Gaswerk eine neue Beschäftigung fand. Er kompensierte seinen Abgang von der Fahrerei mit der Mitgliedschaft im Seemanns-Club, aus dem der angegliederte Seemanns-Chor „Störtebekers“ hervor ging. Einmal wöchentlich treffen sich die

Mitglieder des Chores zum Üben im Vereinslokal auf dem Hafenaerial. Der Chor ist gut vernetzt und hat auch Auftritte in europäischen Hafenstädten.

Die Schulzeit seiner Kinder im Kleinhüningen der 1950er Jahre schildert René Bolliger als Idylle.

„Es war wunderbar, man war quasi in einem Dorf. Es passte alles zueinander, es gab die Kirche, den Gesangsverein, den Musikverein und den Turnverein. Es passte alles zueinander, was heute auseinander gerissen ist. Und das ist schade. Ich denke 1908 war ein grosser Fehler, dass Kleinhüningen in die Stadt einverleibt wurde [lacht schelmisch].“

Das untere Klybeck und Kleinhüningen empfand René Bolliger als zusammengehörend, zudem sei man mehr mit Huningue (über eine damalige Fähre) und mit Weil verbunden gewesen als mit dem oberen Klybeck und der Stadt. Die negative Entwicklung in Kleinhüningen schreibt er den politischen Instanzen des Kantons Basel-Stadt zu, die ihre Ideen ohne Einbezug der Betroffenen durchsetzen würden. Für René Bolliger verkörpert der im Präsidialamt tätige Stadtentwickler Thomas Kessler diese supponierte Macht der Verwaltung. Er sah ihn erstmals in seiner früheren Tätigkeit als Integrationsbeauftragten an einer Veranstaltung. Schon damals sei er mit Kesslers Meinung nicht einverstanden gewesen. Die verfehlte Asylpolitik und insbesondere der Familiennachzug der hier arbeitenden Ausländer_innen führe zu einem Missbrauch des hiesigen Sozialsystems. Auch der Bau der Tramlinie sei für den Normalbürger nicht nachvollziehbar, die bestehende Buslinie nach Weil hätte genügt. Trotzdem bezeichnet René Bolliger den Verkehr durch Kleinhüningen als „schlimmste Belastung“. Er befürchtet, dass die neue Tramlinie zu noch mehr Stau des Privatverkehrs führen wird. Als ehemaliger Kapitän äussert er sich auch kritisch zur kommenden Hafentwicklung. Das geplante Hafenbecken rechteckig zum bestehenden zu bauen sei für die Manövrierbarkeit der 110 Meter langen Schiffe technisch schwierig. Zudem kämen hohe Kosten auf die Stadt zu, wenn der Bund sich nicht ausreichend beteilige. Für die Zukunft Kleinhü-

ningens wünscht sich René Bolliger eine bessere Verständigung und Kommunikation zwischen den Bürger_innen, insbesondere zwischen den einheimischen und den ausländischen Bewohner_innen. Er möchte sich als Schweizer nicht diskriminiert fühlen, dazu brauche es mehr gegenseitige Toleranz.

3.5 Meinung und Kritik: Ex-Planer zum Planungsprozess

Ein ehemaliger Mitarbeiter im Planungsamt, Roland Zaugg, teilt in vieler Hinsicht die Kritik von engagierten Quartierbewohnern an einer städtischen Planung, die ohne Rücksicht auf die Bevölkerung mit dem Bau von Hafen- und Infrastruktur-Anlagen zu einschneidenden Veränderungen der einstmaligen dörflichen Struktur Kleinhüningens führte. Der Bau des Hafens sei zwar willkommen gewesen, weil er neue Arbeitsplätze schuf, gleichzeitig habe aber das Bauern- und Fischerdorf seinen ursprünglichen Lebensraum am Rhein verloren. Mit dem weiteren Ausbau des Hafens mit seinen Silos und Tanklager sowie mit der weiteren Ansiedlung von Infrastrukturen wie Gaswerk, Kläranlage und Verbrennungsofen habe sich die Zerstörung fortgesetzt. Nur wenige Überbleibsel und auch der Name ‚Dorfstrasse‘ sind als Zeuge des ehemaligen Dorfes geblieben. Diese Tatsache habe sich aber identitätsstiftend auf die Einwohner ausgewirkt und trüge dazu bei, dass sich die Bewohner_innen heute noch gerne als ‚Kleinhüninger‘ bezeichnen.

Nach Roland Zaugg kann eine gute Planung nur dann entstehen, wenn ein Dialog mit den Beteiligten geführt wird. Dazu seien die meisten Planer nicht fähig. Im Falle Basel kommt hinzu, dass Stadt- und Kantonsregierung identisch sind. Das verleihe der Basler Regierung zum Beispiel im Vergleich zur Zürcher Regierung, wo der Kanton korrigierend einwirken kann, mehr Macht. Diese Macht sei im Kleinbasel besonders wirksam, wie er weiter ausführt.

*„Kleinbasel ist irgendwie ein Raum, den man eigentlich nie überbedenkt. Es ist nicht nur eine Vorstadt, sondern eben ein eigener Stadt-
raum. Kleinbasel wird konstant überfahren. Nicht weil man Klein-
basel gegenüber bösartig sein will, sondern weil man schlichtweg
nicht versteht, was die Kleinbasler Entwicklung ist – Stadtentwick-
lung. Kleinbasel entwickelte sich entlang des Rheins und nicht ab der
Mittleren Brücke nach Riehen. Das ist die einzige Entwicklungsrich-
tung, die man im Grossbasel wahrnimmt. Und das produziert sehr
viele Probleme und Schwierigkeiten für das Kleinbasel. Dessen ist
man sich heute noch zu wenig bewusst: In der gesamten Planung
wird das nie hinterfragt.“*

Den Planern fehle oft auch der historische Hintergrund für die vorgegebenen Aufgaben. Aufgrund der langen Planungsphasen gäbe es auch keine Kontinuität, deshalb würden auch modebedingte Projekte entstehen, die einer späteren Kritik nicht Stand halten können. Zudem würden Erfahrungen aus früheren Planungen zu wenig ausgewertet und in neue Planungsprojekte integriert. Für ein Projekt in der Grössenordnung der Entwicklungsvision 3Land sei es unabdingbar, zuerst mit der Bevölkerung von Klybeck und Kleinhüningen ins Gespräch zu kommen und deren Lebenswelt ernst zu nehmen. Andernfalls sei der Widerstand programmiert. Und dann helfe auch eine Begleitgruppe nach Paragraph 55 nicht weiter.

„Die Begleitgruppen werden natürlich schon ernst genommen, aber schlussendlich macht die Verwaltung, was sie will. Das hat strukturelle Zusammenhänge. Die Verwaltung ist hierarchisch organisiert, da spielt es keine Rolle, was Thomas Waltert, den ich sehr schätze, meint. Um das nach oben zu transportieren, muss das Klima gut sein. Und umgekehrt hat, was von oben kommt, keine Chance, von der Basis verändert zu werden. Eigentlich gibt es für die Begleitgruppe nur eine Ansprechpartnerin, die Regierung. Alles andere kann man vergessen. Im neutralen Quartiersverein (St.Alban-Gellert), in dem ich dabei bin, wollen wir nicht Teil dieses Systems sein, das sie sich ausgedacht haben. Nicht, weil das grundsätzlich schlecht ist. Aber über die Verwaltung lässt sich nichts nach oben transportieren.“

Manchmal lässt man die Leute ein Jahr an einem Projekt arbeiten und streicht es plötzlich, zum Leidwesen der Beteiligten. Die Struktur der Verwaltung lässt kein prozessuales Vorgehen zu.“

Ein weiterer Kritikpunkt ist für Roland Zaugg die Fixierung der Planer auf den Planungsraum innerhalb der Grenzen Basels. Eine Verlegung des Hafens nach Weil ist, wie eine Studie zeige, seiner Meinung nach die klar bessere Lösung als der projektierte Bau des Hafenbeckens 3. Der geplante Neubau biete zwar gute Verknüpfungen mit der Bahn und der Strasse, sei aber zu kleinräumig gedacht. Er könne die Aufhebung des Hafenbeckens 1 nicht kompensieren und sei für die Schiffe noch schwieriger zu erreichen. Und das werde nun als Lösung für den wachsenden Containerverkehr präsentiert.

Die angestrebte Zusammenarbeit mit Frankreich und Deutschland beim 3Land-Projekt hingegen wertet auch Roland Zaugg positiv. Die Idee einer Insel sei spannend. Sie nutze die ursprüngliche Gegebenheit des Wassers und könne Raum und Weite für die beiden Quartiere schaffen.

3.6 Fazit und Ausblick

Die Geschichten unserer Erzähler vermitteln Ausschnitte aus deren Lebenswelt in der Vergangenheit und Gegenwart. Gemeinsam ist ihnen der territoriale Raum der beiden Basler Quartiere Kleinhüningen und Klybeck, in dem sie einen Teil ihres Lebens verbracht haben oder noch verbringen. Sie bringen auch zum Ausdruck, wie trotz unterschiedlicher Herkunft und unterschiedlichem sozialen Milieu der gelebte Lebensraum ähnlich wahrgenommen wird. Ein Lebensraum, der in der öffentlichen Wahrnehmung eher mit negativen Attributen einhergeht, wird von unseren befragten Quartierbewohner_innen selbst mehrheitlich positiv beschrieben. Das hat zum einen mit dem Alltagsleben der Betroffenen in ihren Quartieren zu tun, der Art und Weise wie sie die Realität täglich erleben und wahrnehmen. Zum anderen spielen sicher auch ‚unsichtbare‘ Faktoren eine Rolle: ökonomische in Form von tieferen Mietzinsen, soziale in Form von (eth-

nischen) Beziehungsnetzen und kulturelle in Form von höheren Toleranzwerten gegenüber vermeintlich negativen Eigenschaften wie Lärm, Schmutz und Ausländerquote. Die negative Aussenwahrnehmung der beiden Quartiere, die mit der chemischen Industrie und dem Rheinhafen zwei wichtige ökonomische Player der Stadt beherbergen, trägt vermutlich auch zu einer stärkeren Identitätsbildung ihrer Bewohner bei.

Doch wie steht es mit den Bewohner_innen, die hier nicht zu Wort gekommen sind? Denjenigen, die nicht wissen, was die Planer in ihrer Nachbarschaft vorhaben, den vielen ausländischen Bewohner_innen, die nur wenig oder kein Deutsch sprechen? Auch sie tragen zur Vielfalt eines Quartieres bei, von vielen gleichgültig zur Kenntnis genommen, von anderen als multikulti geschätzt. Sie füllen oftmals die Lücken aus, die aus ökonomischen Zwängen entstanden sind und tragen so mit ihren Dienstleistungen zur Versorgung im Quartier bei.

In der negativen Aussenwahrnehmung gehen positive Faktoren unter. So auch die Tatsache, dass es in den beiden Quartieren trotz grosser ethnischer Heterogenität und fehlender politischer Teilhabe keine statistischen Hinweise auf eine höhere Kriminalitätsrate gibt, seien es Vermögens- oder Gewaltdelikte. (Corina Huber) Es sind, im Gegenteil, die zentrumsnahen Quartiere und das Zentrum selbst, die eine signifikant höhere Deliktrate aufweisen. (ebd.: 272) Bestrebungen nach einer besseren Durchmischung oder einer Erhöhung der Lebensqualität in sozioökonomisch schlechter gestellten Quartieren von Seiten der planenden Behörden sind mit Vorsicht aufzunehmen. Eine demokratisch legitimierte Planung darf nicht top-down verordnet werden, sondern muss die Anliegen und Befürchtungen der Quartierbevölkerung eruieren und ernst nehmen. Die zahlreichen Reaktionen aus der Anwohnerschaft auf die Visualisierung der Entwicklungsvision 3Land haben gezeigt, dass ein grosses Potenzial an kritischen Quartierbewohner_innen vorhanden ist, die an der zukünftigen Gestaltung ihres Quartiers mitwirken wollen. Diese aktiven Bürger_innen nicht als Gegner zu betrachten, sondern als engagierte Bewohner_innen, die sich am politischen Planungsprozess beteiligen möchten, ist eine grosse Herausforderung für die zuständigen politischen Instanzen in Basel.

4 Wahrnehmung der Hafen-Stadt *(Nina Schweizer)*

Was kommt Ihnen spontan positiv in den Sinn, wenn Sie an die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen denken? So lautete eine der drei Fragen zum Quartierimage, welche ich im Oktober 2013 in einer Befragung an 183 in der Stadt Basel wohnhafte Personen richtete. Die Umfrage erfolgte im Rahmen einer Masterarbeit in Humangeografie an der Universität Basel. Meine Auswertung ergab als prägendste positive Eigenschaften von Klybeck und Kleinhüningen die Multikulturalität sowie die Lebendigkeit und der kreative Charakter der Quartiere. Weitere neun Fragen bezogen sich auf die Stadtteilvision auf dem Klybeck- und dem Westquai. Bevor ich darüber berichte, gehe ich auf die Ausgangslage und die theoretischen sowie konzeptionellen Hintergründe meiner Studie ein.

4.1 Ausgangslage und Ziel

Die Kleinbasler Quartiere Klybeck und Kleinhüningen stehen zurzeit im Fokus mehrerer Entwicklungs- und Projektperimeter der städtischen Planung in Basel. Einerseits ergeben sich Veränderungen in den Hafenstrukturen und den damit freigewordenen Flächen, andererseits erfolgt eine räumliche Einbindung in einen regionalen und damit internationalen Entwicklungskontext. Der Hauptfokus stellt dabei die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf dem Klybeck- und dem Westquai dar. Noch steht die Planung in der für 2013 und 2014 vorgesehenen ersten Phase, innerhalb welcher die Rahmenbedingungen für diese Entwicklungen geklärt werden sollen. Der Fokus liegt auf der Hafententwicklung, auf Mitwirkung und Information sowie auf den ersten Grundlagen der Arealentwicklung auf dem Klybeck- und dem Westquai (Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 2013: 4).

Im meiner Studie interessierte mich, ob zwischen den persönlichen Einstellungen der Befragten zur Stadtteilvision und den Images der heutigen Quartiere Klybeck und Kleinhüningen ein

Zusammenhang besteht. Mittels standardisiertem Fragebogen befragte ich 183 Personen, davon 54 aus Klybeck und Kleinhüningen. Bei dieser quantitativen mehrsprachigen Erhebung wählte ich eine zufällige Gruppe von Personen aus, um eine möglichst neutrale Stichprobe zu erhalten. Diese persönlich begleiteten Interviews ermöglichten den Einblick in Perspektiven, die in der Öffentlichkeit und in den Medien bis anhin kaum zur Sprache kamen.

4.2 Sozial konstruierte Raumproduktion

Der Fokus meiner Studie liegt auf Raumimages und persönlichen Einstellungen zur Stadtteilverision. Das dafür zugrunde liegende Raumverständnis stammt aus der Sozialraumtheorie. Der sogenannte „Spatial Turn“ der 1960er Jahre löste das absolute und relative Verständnis von Raum zu Gunsten eines relationalen ab. Demnach stellt der Raum die gesellschaftliche Wirklichkeit dar und existiert nicht als Kategorie unabhängig davon. (Guelf 2010: 126) Wenn aber der Raum gesellschaftliche Wirklichkeit selbst ist, dann müssen unzählige Räume bestehen, die alle koexistieren und einem ständigen Wandel unterliegen, da sie von ihren individuellen und kollektiven Subjekten stets neu wahrgenommen, entworfen und angepasst werden. Das heisst, der Raum besteht aus vielen sich überlagernden Räumen.

Eine für dieses Raumverständnis grundlegende Theorie ist diejenige von Henri Lefebvre, in welcher der Fokus eher auf die Produktion des Raumes als auf den Raum selbst gerichtet ist. Die entstandenen Raumprodukte werden den drei Dimensionen *espace perçu* (wahrgenommener Raum), *espace conçu* (konzipierter Raum) und *espace vécu* (gelebter Raum) zugeordnet. (Lefebvre 2000: 48-49) Dieser Ansatz findet sich im Kapitel über theoretische Grundlagen (1.2) weiter ausgeführt. Die Produktion und der Bestand von mehreren übereinander gelagerten Raumprodukten vor derselben physisch-materiellen Grundlage verunmöglicht die eindeutige Abgrenzung von Räumen und führt über das Fuzzy-

Konzept¹ zur objektiven Wahrnehmung des Raums als Gebilde mit unscharfen Grenz- und Kernbereichen, so wie dies Olaf Schnur für die räumliche Abgrenzung von Quartieren verwendet. (Schnur 2008: 41) Wenn Raum produziert wird, wird er auch angeeignet, was zu verschiedenen Raumannsprüchen führt. Je mehr Räume jemand bezogen auf eine physisch-materielle Grundlage bildet, desto stärker und vielfältiger wird der persönliche Bezug dazu. Dieser Raum (space) wird zum Ort (place) und erhält eine existentielle Bedeutung, welche emotionale, symbolische und erfahrungsbezogene Aspekte umfasst. (Godkin 1980: 73)

4.3 Image und Stadtentwicklung

Raumimages sind Bilder, welche von einzelnen Personen oder Gruppen wahrgenommen und bewertet werden. (Feldmann 2005: 32) Die Auswahl und Bewertung solcher Vorstellungsbilder entsteht mithilfe der persönlichen Einstellung. Einstellungen ihrerseits basieren wiederum auf Image und sind daher als Teilaspekt von Image zu verstehen. In der Entwicklung von Image werden sinnlich wahrnehmbare, affektive und handlungsbezogene Aspekte kombiniert. (Steinführer & Kabisch 2004: 9) Image kann massgeblich Einfluss auf den Identifikationsprozess und damit auf die Aneignung von Räumen durch einzelne Personen und Gruppen haben. Im Unterschied zur Identifikation mit einem Raum, bei welcher ein Identifikationsprozess vorausgesetzt wird, lässt sich das Image verselbstständigen. (Steinführer & Kabisch 2004: 12) In Imageanalysen ist häufig zu beobachten, dass das Aussenimage negativer ist als das Innenimage, was auch in dieser Studie bestätigt wurde. Der Anteil an Eigen- und Fremdwissen ist dabei im Aussen- und Innenimage nicht gleich vertreten. Besonders im Aussenimage spielt Fremdwissen eine bedeutende Rolle. Über das Hören-Sagen und durch die Medien übertragene „Bilder“ können bei fehlender direkter Raumerfahrung die kon-

1 „Fuzzy“ bedeutet „unscharf“ und spricht die Schwierigkeit klarer Zuordnung an, zumal Grenzen fließend und nicht einfach ersichtlich sind.

kreten Orte und Erfahrungen überlagern und die Wahrnehmung kolonialisieren. (Holzinger 2007: 56)

4.4 Zur Rolle der Medien und anderer Informationsquellen

Medien und andere Informationsquellen prägen Meinungen und Haltungen. Die Medienforschung unterscheidet graduell zwischen interaktionalen und nicht interaktionalen Kommunikationsmedien, wobei die Nicht-Interaktionalität besonders bei den Massenmedien ausgeprägt ist. (Sutter 2010: 10) Diese Art der „Rede ohne Antwort“ erlaubt den Lesenden/Hörenden gleichzeitig eine Anonymität sowie eine hohe Interpretationsfreiheit. Durch die Wechselwirkung zwischen Individuen und Gesellschaft tragen auf diese Weise entstandene Meinungen und Haltungen zur Produktion und Reproduktion eines gesellschaftlichen Wissenstands bei. Diesen nehmen sich nicht-interaktionale sowie interaktionale Medien wiederum als Bezugspunkt. (Oevermann 1996: 214) Es entsteht auf diese Weise eine nicht explizite dialogartige Beziehung zwischen den Medien und dem öffentlichen Diskurs. Anders verhält es sich mit Informationsquellen, in welchen Interaktionen stattfinden (können). Dazu gehören beispielsweise Gespräche mit Bekannten, Informationsveranstaltungen, Podiumsdiskussionen und Workshops.

4.5 Konzeptionelle Einbettung

Das oben erläuterte Raumverständnis steht im Konflikt mit einer Wissenschaft und Raumplanung, deren Projekte klare Grenzen erfordern. Für statistische Erhebungen sind klare Quartiersgrenzen erforderlich, weswegen Klybeck und Kleinhüningen über amtliche Grenzen definiert sind. Aber auch für räumliche Entwicklungen sind klare Perimeter erforderlich, was bei der Weiterentwicklung der Stadtteilvision auf dem Klybeck- und dem Westquai unvermeidbar ist. Diese in der Dimension des *espace conçu* anzuordnenden Grenzen können in Konflikt mit den dort

bestehenden sozial konstruierten Raumgrenzen geraten, welche nach der Fuzzy-Logik vielmehr als unscharfe Grenzbereiche zu verstehen sind. Im Falle des Klybeck- und des Westquai ist eine bis anhin unbewohnte da industriell genutzte Fläche betroffen. Trotz der fehlenden Bewohnerschaft waren und sind der Klybeck- und der Westquai ständig Teil von wahrgenommenen und symbolischen Raumprodukten, beispielsweise durch die historisch funktionale Verflechtung des Hafens mit den Wohngebieten von Klybeck und Kleinhüningen. Die auf diese Weise produzierten Räume sind hauptsächlich dem *espace perçu* und dem *espace vécu* zuzuordnen. Seit der Öffnung des Klybeckquais Anfang 2012 wurde der Zugang zu einem bis anhin der Öffentlichkeit verschlossenen Areal ermöglicht. Die direkte Raumerfahrung führte seither zur Produktion von unzähligen neuen Räumen in diesen beiden Dimensionen (Abb. 9). Im Gegensatz dazu sind die Planungsdokumente und Visualisierungen der Stadtteilvision, gleich wie die amtlichen Quartiersflächen, dem konzipierten Raum und damit dem *espace conçu* zuzuordnen.



Abb. 9: Neugestalteter Klybeckquai seit September 2013

Foto: Nina Schweizer

Wenn es das Ziel dieser Studie ist, einen Zusammenhang zwischen Raumimages und Einstellungen zur Stadtteilvision zu untersuchen, dann stehen sich zwei Positionen von Lefebvre gegenüber: einerseits der *espace conçu* mit den Planungsdokumenten und Visualisierungen zur Stadtteilvision und andererseits die sozialräumlichen Strukturen des *espace perçu* und des *espace vécu*. Die Images von Klybeck und Kleinhüningen beziehen sich auf einen wahrnehmbaren und gelebten Raum, weil dieser physisch und materiell existiert. Diese physisch-materielle Grundlage fehlt bei der Stadtteilvision, weswegen mehr Interpretationsfreiheit besteht und fremde Wissensquellen mehr Wirkungspotenzial im öffentlichen und politischen Diskurs erhalten. Mich interessierte nun in meiner Studie, inwiefern die Befragten zur Kompensierung des noch nicht existenten Stadtteils und zur Ergänzung der bestehenden Visualisierungen ihre Images des zukünftigen Stadtteils an ihre Images der heutigen Quartiere Klybeck und Kleinhüningen anlehnen. Eine Rolle spielt dabei auch die Tatsache, dass der Klybeck- und der Westquai mit Ausnahme des Wagenplatzes nicht bewohnt sind.

Wie aber werden aus einer Vision konkrete stadtplanerische Projekte? Auf diesem Weg spielen mehrere Entwicklungsprozesse und -instrumente sowie involvierte Akteure und Informationsquellen eine Rolle. Im Beispiel der Hafen- und Stadtentwicklung in Klybeck und Kleinhüningen sind dies einerseits der öffentliche und der politische Diskurs sowie die demokratischen Entscheidungen. Andererseits spielen die Medien und andere potenzielle Informationsquellen wie Vereine und Quartierzentren eine Rolle. Eigentliche Involvierte sind aber die Bewohner_innen der Stadt, die kantonalen Behörden, die Schweizerischen Rheinhäfen und andere Stakeholder wie Grisard und Gondrand. Weiteren Einfluss üben nationale und kantonale Planungsinstrumente, technische Machbarkeitsstudien sowie Architekturwettbewerbe aus (Abb. 10).



Abb. 10: Involvierte Positionen in der Konkretisierung der Stadtteilvision zum Projekt

Eigene Darstellung

4.6 Statistisches Porträt der Befragten

Die prägendsten Eigenschaften meiner Stichprobe waren die gleichmässige Verteilung zwischen Frauen und Männern, die schwerpunktmässige Verteilung auf Personen zwischen 18 und 45 Jahren (71%) und der hohe Anteil an Personen mit Schweizer Nationalität (77%). 44% der Interviewten verfügen über einen Studienabschluss. 53% der Befragten waren zum Erhebungszeitpunkt vollzeit erwerbstätig und rund 25% teilzeit. Betreffend Sesshaftigkeit handelte es sich bei 63% der Befragten um solche, die seit mindestens 10 Jahren in der Stadt Basel leben, weswegen von einem relativ hohen Ortsbezug ausgegangen werden kann. Unter den Befragten der anderen Quartiere waren vor allem Personen aus St.Johann und Gundeldingen stark vertreten.

4.7 Erhebungsorte

Als besonders geeignet erwies sich der Erhebungsstandort im Einkaufszentrum Stücki. Dort wurden viele Quartierbewohner_innen sowie solche aus anderen baselstädtischen Quartieren erreicht. Im Vergleich zu den Erhebungsorten Aktienmühle

und Klybeckquai war die Durchmischung im Einkaufszentrum Stücki bezüglich Alter, Nationalität, Haushaltstruktur und Bildungsabschluss hoch. Dank des Freizeitambientes nahmen sich die Angefragten Zeit für die Umfrage, welche ca. 10-15 Minuten in Anspruch nahm. Aus diesen Gründen wurden rund zwei Drittel der Personen an diesem Ort befragt. Rund 20% der Interviews wurden im Stadtzentrum im Unternehmen Mitte erhoben. Die restlichen Prozente verteilten sich gleichmässig auf die drei Erhebungsorte Aktienmühle, Klybeckquai und Quartiertreffpunkt Union.

4.8 Zum Image von Klybeck und Kleinhüningen

Als Grundlage für die Imageanalyse von Klybeck und Kleinhüningen dienten drei Frageblöcke. Als Erstes formulierten die Befragten je drei positive und negative Spontanassoziationen zu den beiden Quartieren. Danach charakterisierten sie die Quartiere mittels Begriffspaaren wie beispielsweise belebt-unbelebt, traditionell-modern, grau-grün, etc. Im dritten Frageblock ging es um die Bewertung ausgewählter Faktoren der Lebensqualität wie beispielsweise der Verkehrsanbindung, der Kinderfreundlichkeit und dem sozialen Umfeld auf einer Skala von 1 bis 5.

Betrachtet man alle Assoziationen, so wurden insgesamt mehr positive (329) als negative (282) gemacht, was für ein eher positives Image der beiden Quartiere spricht. Die hier genannten Begriffe sind aufgrund der spontanen Nennung als besonders prägend für die beiden Quartiere zu sehen. Wie anfangs beschrieben, zeichnen sich Klybeck und Kleinhüningen im Positiven vor allem durch die „Multikulti-Marke“ aus, aber auch durch atmosphärische und charakterisierende Eigenschaften wie dem belebten, jungen, trendigen und offenen Charakter. Auffallend war, dass sowohl die kulturelle Vielfalt als auch die Kategorie der atmosphärischen und charakterisierenden Eigenschaften auch bei den negativen Assoziationen den höchsten Anteilen entsprachen. Die atmosphärischen und charakterisierenden Eigenschaften bezogen sich bei den negativen Assoziationen vermehrt auf das

städtebauliche Erscheinungsbild, indem es als „schmuddelig“ und „unästhetisch“ bezeichnet wurde. Weiter wurden die beiden Quartiere als „düster“, „lemblos“ und „unattraktiv“ charakterisiert. Anstelle des liebevollen Begriffs „Multikulti“ erfolgten die Assoziationen hier hauptsächlich über den Ausdruck „zu viele Ausländer“. Dasselbe Phänomen war bei der Beurteilung der Lage zu beobachten. Während positive Assoziationen mit den Begriffen „Grenznähe“ und „Dreiländereck“ gemacht wurden, erfolgte das negative Pendant mit Ausdrücken wie „Aussenseiter der Stadt“ und „Lage am Stadtrand“.

Die Resultate der Spontanassoziationen liessen erstmals die Innenperspektive positiver erscheinen als die Aussenperspektive. Klarer ersichtlich wurde dies aber bei der Bewertung mittels Begriffspaaren. Aus der Aussenperspektive scheinen die Quartiere eher ein bisschen ungepflegt, laut, grau und schmutzig. Die Innenperspektive fiel bezüglich dieser Eigenschaften relativ neutral aus. Beide Sichtweisen stimmten in den Punkten „ziemlich kulturell vielfältig“, „eher belebt“, „eher arm“ und „eher in Aufwertung“ überein (Abb. 11). Besonders deutlich kam der Unterschied zwischen Aussen- und Innenimage aber bei der Faktorbewertung im Netzdiagramm zum Vorschein (Abb. 12).

Klybeck und Kleinhüningen schneiden bei der Verkehrsanbindung sowie den Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangeboten aus beiden Perspektiven am besten ab. Der Ruf beider Quartiere in der Stadt sowie die Umweltqualität erhalten die tiefste Bewertung. Das in der ersten Imagefrage negativ assoziierte städtebauliche Erscheinungsbild fällt auch bei dieser Frage mit einer schlechten Bewertung im Aussenimage auf. Im Netzdiagramm wird in fast allen Faktoren ersichtlich, dass die Befragten aus Klybeck und Kleinhüningen diese positiver bewerten als die Befragten der anderen Quartiere. Eine Annäherung der Innen- und Aussenperspektive erfolgt beim Kultur- und Gastronomieangebot mit einer mittleren bis guten Bewertung.

Während bei den Spontanassoziationen der Unterschied zwischen Innen- und Aussenimage nur leicht erkennbar war, wurde bei der Frage mit den Begriffspaaren und der Faktorbewertung

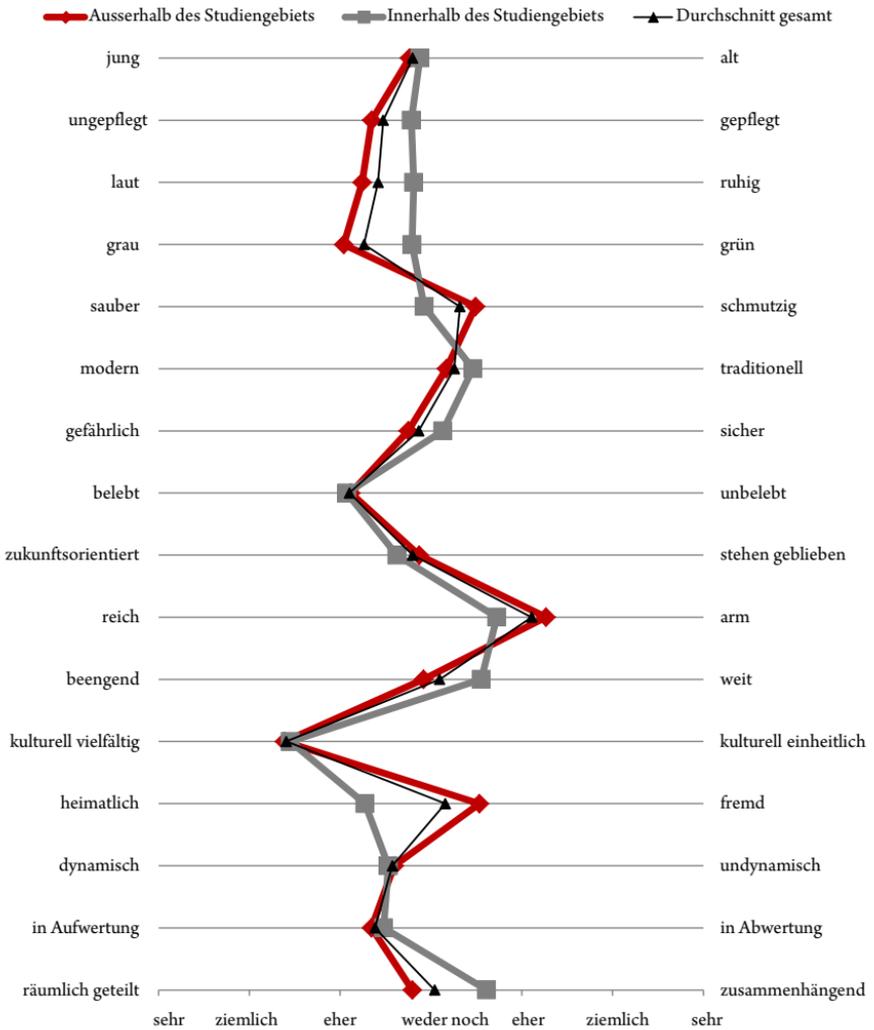


Abb. 11: Zuschreibung von Eigenschaften und Charakterisierungen anhand von Begriffspaaren

(n = 183) (Mittelwerte)

Quelle: Eigene Erhebung, Befragung Oktober 2013

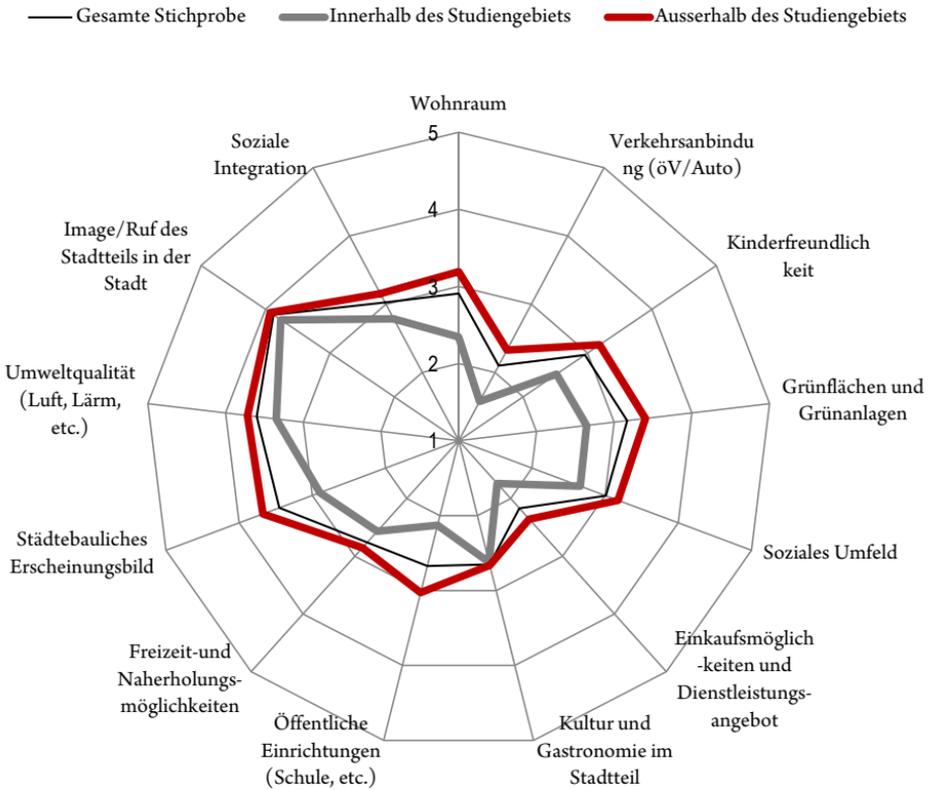


Abb. 12: Bewertung von ausgewählten Faktoren in Klybeck und Kleinhüningen
 nach Befragten innerhalb und ausserhalb des Studiengebiets Klybeck und Kleinhüningen; 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = mittel, 4 = schlecht, 5 = sehr schlecht; (n = 182, ausgeschlossen: n = 1; keine Angabe).
 Quelle: Eigene Erhebung, Befragung Oktober 2013

umso deutlicher, dass das Innenimage positiver ist als das Ausseimage. Das Innenimage erschien in den Resultaten zudem auch differenzierter. Dies erstaunt nicht, da einige Faktoren wie beispielsweise der Wohnraum und die Kinderfreundlichkeit nur mit einer bestimmten Ortskenntnis und damit am ehesten von den Quartierbewohner_innen bewertet werden können.

4.9 Informationsquellen und Kenntnisstand der Befragten

Der Grossteil der Befragten (68%) war bereits vor der Datenerhebung über die Stadttelevision informiert. Dieser Anteil fiel in der Befragtengruppe aus Klybeck und Kleinhüningen mit rund 76% höher aus als bei den Befragten ausserhalb dieser Quartiere. Bei der Frage nach den verwendeten Informationsquellen fielen die höchsten Anteile mit 42% auf die Massenmedien (Zeitungen, Radio, TV) und mit 25% auf das „Hören-Sagen“. Betrachtet man die Befragten von Klybeck und Kleinhüningen separat, wird ersichtlich, dass sie ihren Kenntnisstand deutlich häufiger auch auf Informationen aus Vereinen und Quartierzentren stützen. Dies hängt mit grosser Wahrscheinlichkeit damit zusammen, dass das Thema in den beiden Quartieren präsenter ist und häufiger diskutiert wird.

4.10 Persönliche Haltungen zur Stadttelevision

In der Frage um die persönliche Haltung zur Stadttelevision wurden den Befragten je drei Bilder des aktuellen Entwicklungsgebiets und der Planungsdokumente gezeigt (Visualisierungen). Antwortmöglichkeiten waren „positiv“, „eher positiv“, „neutral“, „eher negativ“, „negativ“ und „keine Angabe“. Mit einem Anteil von 56% befanden sich die Meinungen der Mehrheit auf der positiven Seite. Rund 15% erklärten sich neutral und 23% gaben an, eine eher negative bis negative Haltung einzunehmen. Die restlichen Befragten machten keine Angabe zur persönlichen Einstellung. Bei der Frage nach der Einstellung zu einer allgemeinen

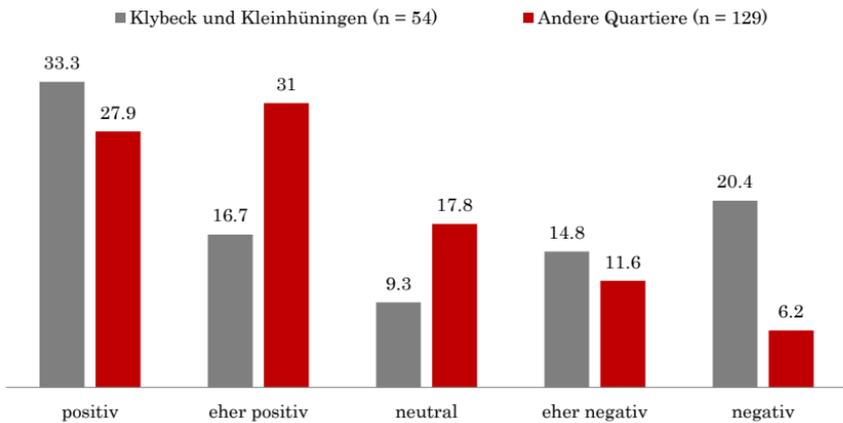


Abb. 13: Haltung gegenüber der Vision eines neuen Stadtteils I

nach Befragten inner- und ausserhalb von Klybeck und Kleinhüningen; (ausgeschlossen: n = 10, keine Angabe) (in Prozent)

Quelle: eigene Erhebung, Befragung Oktober 2013

Veränderung auf dem Klybeck- und dem Westquai waren es sogar 78% der Befragten, die ihre eigene Haltung als eher positiv bis positiv beschrieben.

Es lassen sich wiederum Unterschiede erkennen, wenn zwischen den Befragten von Klybeck und Kleinhüningen einerseits und denjenigen der anderen Quartiere andererseits unterschieden wird. Bei der Frage nach der Haltung zur Stadtteilvision wurde ersichtlich, dass die Hälfte der Befragten aus Klybeck und Kleinhüningen die positiven Antwortoptionen wählte und rund 35% die negativen. Bei den Befragten der anderen Quartiere fielen die entsprechenden Werte auf 59% beziehungsweise 18% und deuten damit auf eine grössere Zustimmung zur Stadtteilvision hin (Abb. 13).

Um die Aussagekraft der Ergebnisse zu erhöhen, wurde ein Da-tenfilter eingesetzt, welcher alle Befragten ausschliesst, die bis zur

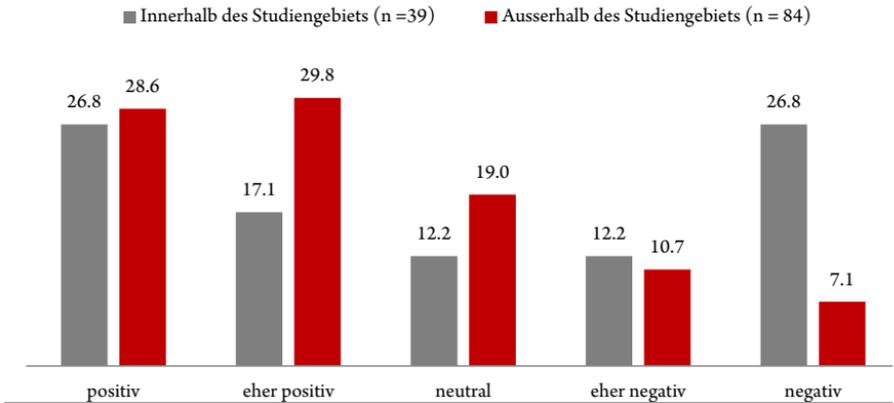


Abb. 14: Haltung gegenüber der Vision eines neuen Stadtteils II

nach Befragten inner- und ausserhalb des Studiengebiets (Auswahl der Fälle: nur diejenige, die bereits davon gehört/gelesen haben; ausgeschlossen: n = 60) (in Prozent)

Quelle: eigene Erhebung, Befragung Oktober 2013

Datenerhebung nicht von der Stadtteilvision wussten. Der Ausschluss der Datensätze von 60 Befragten verringerte damit aber auch gleichzeitig die absolute Datengrundlage. Das Diagramm zeigt signifikante Veränderungen in der Befragtengruppe aus Klybeck und Kleinhüningen und nur sehr geringfügige in derjenigen aus den anderen Quartieren (Abb. 14).

Der Anteil der beiden positiven Antwortoptionen ist mit rund 44% immer noch höher als derjenige der negativen mit 39%. Die Verschiebung in den Anteilen macht aber deutlich, dass unter den informierten Befragten von Klybeck und Kleinhüningen Skepsis oder Ablehnung vorhanden ist. Der Anteil der eindeutig negativen Haltungen erreichte mit diesem Datenfilter sogar denselben Wert der eindeutig positiven Haltungen (26.8%). Betrachtet man in den Rohdaten die Eigenschaften der Befragten, die sich zu dieser negativen Haltung bekennen, wird ersichtlich, dass es

sich grösstenteils um junge Personen der Altersklasse 26-35 Jahre mit gleichmässiger Verteilung auf Bildungsabschlüsse und Geschlechter handelt. Die Variation der Ergebnisse bei Anwendung des Datenfilters deutet darauf hin, dass in Klybeck und Kleinhüningen das Thema der Stadtteilvision verbreiteter ist, aber auch, dass innerhalb dieser Befragtengruppe eine stärkere Heterogenität der Meinungen besteht.

4.11 Beurteilung der Stadtteilvision

Wie im Frageblock zum Image von Klybeck und Kleinhüningen, durften die Befragten auch ausgewählte Faktoren in Bezug auf die Stadtteilvision bewerten. Das waren beispielsweise charakterisierende Eigenschaften wie „zeitgemäss“, „passend zum Charakter von Basel“, „beängstigend“, „führt zu mehr Vernetzung zwischen den drei Ländern“. Die Auswertung zeigte, dass grundsätzlich eine positive Haltung gegenüber der Stadtteilvision besteht, innerhalb der Gruppe von Klybeck und Kleinhüningen aber prozentual mehr Skepsis vorhanden ist. Das Netzdiagramm (Abb. 15) brachte zudem zum Vorschein, dass die Befragten die Stadtteilvision zwar als zeitgemäss und als Bereicherung für die beiden Quartiere und Basel beurteilen, sie aber nur bedingt für nötig und realistisch halten. Der Unterschied zu den Befragten der anderen Quartiere wird noch etwas deutlicher, wenn wiederum der Datenfilter diejenigen Befragten ausschliesst, die bis zur Befragung nicht informiert waren.

Die Auswertung nach anderen soziodemografischen Faktoren hat in dieser Frage interessante Resultate gezeigt. So hat die Untersuchung nach Geschlecht ergeben, dass Frauen die Stadtteilvision zurückhaltender beurteilen. Gleichwohl war bei denjenigen, die länger in Basel wohnen, ebenfalls eine skeptischere Haltung erkennbar.

4.12 Wünsche und Bedürfnisse an einen neuen Stadtteil

Der letzte Frageblock umfasste zwei Teilfragen. Eine nach Umsetzungswünschen, welche einen persönlichen Nutzen bringen würden und eine nach Umsetzungswünschen, welche einen Nutzen für die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen erbringen könnten.

Die Resultate erlaubten wie auch bei der Imageanalyse Aussagen über die Sichtweise der Befragten auf die Quartiere und den zukünftigen Stadtteil. Beispielsweise zeigte sich, dass die Befragten aus den anderen Quartieren für ihren persönlichen Nutzen sehr freizeitorientiert denken, sich aber vor allem Angebote mit öffentlichem Charakter wünschen. Aus der Sicht dieser Befragten ist besonders dann ein Nutzen für Klybeck und Kleinhüningen erreicht, wenn im neuen Stadtteil Grünanlagen (28%) und günstiger Wohnraum (28%) geschaffen werden. Gerade die Antworten auf diese Teilfrage lassen auch Aussagen über die bestehenden Quartierimages zu. Bei den Befragten aus Klybeck und Kleinhüningen sind die Umsetzungsvorschläge für einen persönlichen Nutzen thematisch relativ gleichmässig verteilt. Die Umsetzungsvorschläge für einen Nutzen der beiden Quartiere sind differenzierter: Rund 38% wünschen öffentliche Einrichtungen und Anlagen sowie soziale Angebote. 19% wünschen Grünanlagen und weitere 19% wünschen günstigen Wohnraum. Diese Antworten dürften gleichzeitig darauf hindeuten, dass der Wunsch nach einer sozialen Durchmischung gross ist.

4.13 Diskussion und Folgerungen

Die erhobenen Daten haben deutlich gezeigt, dass das Innenimage von Klybeck und Kleinhüningen positiver ist als das Aussehenimage. Andererseits hat die Analyse bezüglich Stadtteilvision ergeben, dass die Befragtengruppe aus Klybeck und Kleinhüningen zwar in der Mehrheit grundsätzlich positiv eingestellt, aber im Vergleich zu den Befragten der anderen Quartiere skeptischer ist.

Durch die gesamte Analyse hat besonders ein Faktor die Grundlage aller Betrachtungen und Folgerungen gebildet: der Wohnort inner- oder ausserhalb von Klybeck und Kleinhüningen. Untersuchungen nach anderen Faktoren wie Geschlecht, Alter, Nationalität, etc. vermittelten bei der Auswertung nur selten ein klar interpretierbares Resultat. Beim Faktor Wohnort geht es bei der näheren Betrachtung um den Bezug zum Quartier und damit um die Ortsbindung. Der Wohnort spielt darin eine Rolle, indem er den Bezug über einen häufigeren Aufenthalt und/oder über eine soziale Vernetzung stärkt. Das Wohnen als räumliche Praxis (*espace perçu*) zeichnet sich dadurch aus, dass es von allen räumlichen Aktivitäten die privateste sowie intensivste ist, und der Wohnort die physisch-materielle Raumkomponente darstellt, mit der die engsten Verbindungen bestehen. Durch das Wohnen kann sich ein starker „sense of place“ entwickeln, da in diesem Verhältnis mit grosser Wahrscheinlichkeit auch die meisten raumbezogenen Emotionen und Bedeutungen zu finden sind (*espace vécu*).

Obwohl in der Auswertung die grössten Kontraste in der Untersuchung nach Befragten inner- und ausserhalb von Klybeck und Kleinhüningen gefunden wurden, waren die Ergebnisse zwischen beiden Gruppen nicht immer sehr deutlich erkennbar. Die häufig relativ gleichmässig verteilten Antworten und in diesem Zusammenhang die selten aufgetretenen radikalen Werte innerhalb der Gruppen lassen auf eine soziale Heterogenität schliessen. Diese muss in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen besonders ausgeprägt sein, während sie in der anderen Gruppe aufgrund der 14 vertretenen Quartiere zu erwarten war. Diese Heterogenität in Klybeck und Kleinhüningen könnte mit der prägenden Eigenschaft der Multikulturalität zusammenhängen, welche nicht nur in den Nationalitäten zu finden ist. Die kulturelle Vielfalt kann sich auch im räumlichen Verhalten, in den räumlichen Werten und Bedeutungen und damit auch in der Art und Weise dokumentieren, wie sich Ortsbindung entwickelt. Neben Kultur könnten aber auch andere Faktoren hinter der Heterogenität der Klybecker und Kleinhüninger Bevölkerung stehen.

Die Haupthypothese war, dass ein Zusammenhang zwischen dem Quartierimage und der persönlichen Einstellung zur Stadt-

— Alle informierten Befragten — Andere Quartiere — Klybeck und Kleinhüningen

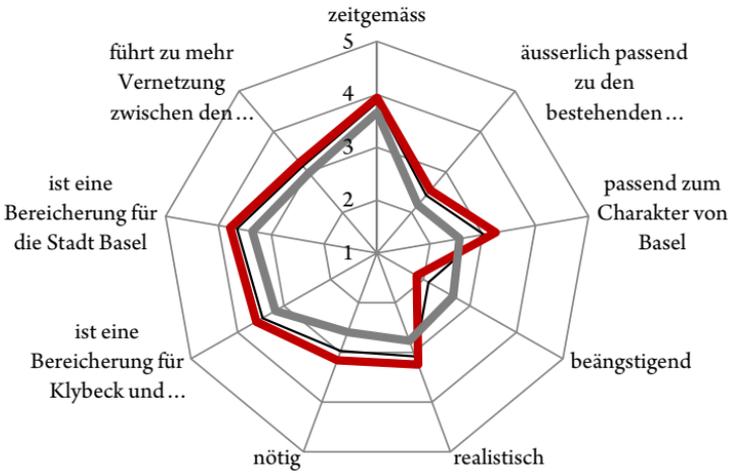


Abb. 15: Beurteilung von Beschreibungen und Eigenschaften der Stadtteilvision

nach Befragten innerhalb und ausserhalb von Klybeck und Kleinhüningen; Auswahl der Fälle: nur diejenige, die bereits davon gehört/gelesen haben. ausgeschlossen: n = 60 / n = 1; keine Angabe)

Quelle: Eigene Erhebung, Befragung Oktober 2013

teilvision besteht. Unter den Trägern eines negativen Quartierimages handelte es sich bei einem Grossteil auch um Personen, die der Stadtteilvision gegenüber positiv eingestellt sind, was die Hypothese überwiegend plausibilisiert. Da sich unter den Trägern eines positiven Innenimages viele befinden, die auch grundsätzlich positiv der Stadtteilvision gegenüber eingestellt sind, konnte die Hypothese in die umgekehrte Richtung nicht überzeugen. Erst wenn alle ausgeschlossen wurden, welche bis zur Umfrage nicht von der Stadtteilvision erfahren hatten, konnte sie teilwei-

se bekräftigt werden, weil die klar negativen Haltungen denselben Wert erreichen wie die positiven. Für diese Befragtengruppe, welche sich grösstenteils aus 25- bis 36-Jährigen zusammensetzt, scheint die Stadtteilverision (*espace conçu*) eine besonders starke Diskrepanz zu den bestehenden wahrgenommenen und gelebten Räumen (*espace perçu/espace vécu*) darzustellen.

Im Allgemeinen vermag die Befragung zufällig ausgewählter und in der Stadt Basel wohnhafter Personen die kritische Grundhaltung, welche im medialen Diskurs auffällt, nicht zu stützen. Das deutet daraufhin, dass die Meinungen und Haltungen, welche den öffentlichen und medialen Diskurs dominieren, die Grundhaltung einer neutralen Bevölkerungsgruppe sowohl in Klybeck und Kleinhüningen als auch in den anderen Quartieren recht einseitig widergeben. Diese Erkenntnis wurde neben der Auswertung dieser Umfragedaten auch durch Aussagen beim SRF-Stadtgespräch vom 26.12.2012 deutlich (SRF Regionaljournal, 26.11.2012). Das bedeutet, dass einige Meinungen lauter geäußert werden und wirkungsstärker sind. Weiter ist von einer pragmatischen Diskussionsebene auszugehen, auf welcher eine rein renditeorientierte und damit kapitalistische Stadtentwicklung verhindert werden soll. Auch auf ideologischer Ebene anzuordnen ist gemäss Paul Krummenmacher, dem Mediator zwischen Begleitgruppe und Verwaltung, die Misstrauenshaltung gegenüber dem Bau- und Verkehrsdepartement. (Krummenmacher in: Agnolazza 2013) Nach diesen Gründen erscheint in den hier ausgewerteten kritischen Haltungen nicht nur die Stadtteilverision alleine als Motiv, sondern auch die kapitalistische Grundkonzeption des Projektes sowie das Misstrauen den Behörden gegenüber.

Die Befürchtung, dass mit der Umsetzung eines neuen Stadtteils ein Prozess der Verdrängung in den benachbarten Wohngebieten von Klybeck und Kleinhüningen einsetzen könnte, ist vor dem Hintergrund des dort hohen Anteils an einkommensschwachen Haushalten sehr verständlich (Sozialhilfe- und Arbeitslosenquote 2012; Statistisches Amt Basel-Stadt 2013). Es stellt sich meines Erachtens allerdings die Frage, ob eine solche Verdrängung nicht alleine durch die Deindustrialisierung erfolgen würde, das heisst, nur durch die Entfernung der Hafenanlagen. Auch Alter-

nativvorschläge, wie beispielsweise das von der Interessengruppe *Greenhattan* vorgeschlagene Ökoquartier, dürfte zu Verdrängung führen. Die Frage wird daher sein, wie stark ein solcher Verdrängungseffekt durch die ausschliessliche Vergabe von Land im Bau-recht, durch ein kleines Parzellenraster oder durch Bevorzugung von genossenschaftlichen Bau-trägern abgefedert werden kann. Auf Wunsch von Bevölkerung und politischen Vertreter_innen wird seit 2014 ein Monitoringsystem zur Überwachung von möglichen Verdrängungseffekten im Zusammenhang mit den Entwicklungen in Klybeck und Kleinhüningen erarbeitet.

Die in der Analyse sowie in der Diskussion festgestellten Zusammenhänge und Sachverhalte hängen, nebst den erwähnten ideologischen Unstimmigkeiten zwischen Planungsbehörden und lokal verankerter Kritik, stark mit sozialräumlichen Aspekten zusammen. Die Tatsache, dass die Untersuchungen nach Befragten inner- und ausserhalb von Klybeck und Kleinhüningen die aussagekräftigsten Resultate hervorbrachten, deutet darauf hin, dass der Wohnort und damit in erster Linie der Ortsbezug ausschlaggebend für die Entstehung von Images und Haltungen ist. Basierend auf einem relationalen Raumverständnis, nach welchem Raum und Zeit gekoppelt sind, ist besonders die Raumproduktionstheorie von Lefebvre wegleitend dafür, wie alle in dieser Arbeit involvierten Räume zu betrachten sind. Der Ortsbezug wird damit hauptsächlich über die Dimension des *espace perçu* und des *espace vécu* hergestellt, das heisst, über wahrnehmbare räumliche Aktivitäten und über die Entstehung von bedeutungs- und emotionsgebundenen Räumen. Die Stadtteilvision hingegen ist in erster Linie der Dimension des *espace conçu* zuzuordnen und steht vor der Herausforderung, mit den anderen beiden Dimensionen möglichst zu harmonisieren.

5 Widerstand gegen „Rheinhattan“ (Reto Bürgin)

Das Basler Hafenaerial sorgt für reichlich Schlagzeilen. Ob Visualisierungen, Störaktionen oder Testplanungen, die gesamte Palette ist vorhanden und bringt die Köpfe zum Rauchen – sowohl auf Seiten der Planung als auch auf Seiten des Widerstandes. Fragen der Gentrifizierung und Partizipation rücken in den Fokus der gegenwärtigen Debatte. Wir versuchen zu erhellen und zu verstehen, wer sich warum zur Wehr setzt, was den Widerstand auslöst, was ihn motiviert und was er sich für das Hafenaerial wünscht. Dafür gingen wir in die Quartiere und sprachen mit aktiven Widerständigen. Wir rekonstruieren mit Ausschnitten aus unseren Interviews, was die Anliegen der unterschiedlichen Gruppierungen sind, wie sie zustande kamen und wie sich ihr widerständiges Handeln manifestiert. Es interessiert zudem, wie das laut Stadtentwickler Thomas Kessler bewusst provokative Vorgehen von Seiten der Stadtplanung (vgl. Mäder et al. 2014) auf den Widerstand wirkt und wie wiederum der Widerstand versucht die Planung zu beeinflussen.

5.1 Hinter die Kulissen blicken

Wie nehmen Widerständige die Entwicklung im Hafenaerial wahr? Was war der Auslöser dafür, sich aktiv zur Wehr zu setzen? Wie haben sie sich organisiert? Wie bringen sie sich in die Debatte ein? Und was lösen die Visualisierungen und Modelle der Entwicklungsvision 3Land bei ihnen aus? Wir wollen die Wahrnehmungen und Sichtweisen von Widerständigen verstehen. Dafür mussten wir auch intensiv mit ihnen in Kontakt treten und versuchen in die Logik ihres Verständnisses und Handelns zu blicken.

Um zunächst Zugang zu den aktiven Personen zu erhalten, war Zeit, Sensibilität und Direktheit gefragt. Weil viele Widerständige oft nicht individuell unter ihrem Namen, sondern meist im Namen ihrer Gruppierung auftreten, nahmen wir an mehreren Veranstaltungen und Diskussionsrunden teil, um zu sehen, wer

die Einzelpersonen hinter den Gruppierungen sind. Um kein Misstrauen zu erzeugen, erklärten wir stets den Grund unserer Anwesenheit. Während wir an Veranstaltungen auf die einen direkt zugingen, um sie für ein Interview zu gewinnen, erreichten wir andere über den elektronischen Postweg. Die Personen zeigten sich meist sehr offen und waren selbst daran interessiert, ihre Anliegen und Erfahrungen an uns weiterzugeben.

Wir führten halbstrukturierte Einzel- und Gruppeninterviews mit elf Personen aus den verschiedenen Gruppierungen, die sich öffentlich kritisch zur angedachten Rheininsel („Rheinhattan“) äussern. Die meist ein- bis zweistündigen Interviews liegen alle komplett in transkribierter Form vor.

Wieso gibt es eigentlich diesen Widerstand? Wie zeigt er sich? Was hat er mit Hochhäusern und Inseln zu tun? Und warum interessiert sich ein Team von Sozialforschenden dafür?

5.2 „Rheinhattan“ generiert Widerstand

„Sich wehren anstatt sich vereinnahmen lassen¹“, „Wir selber bauen unsere Stadt²“ oder „Dies gilt es mit allen Mitteln zu verhindern³“ hallt es aus den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen. Aber worum geht es? Sich wehren gegen was? Was gilt es zu verhindern? Viele Fragen, eine Antwort: „Rheinhattan“. Testplanungen mit einer überbauten Rheininsel, offiziell „Entwicklungsvision 3Land“ (MVRDV et al. 2011), erregten die Gemüter. Die Angst einer übergreifenden Aufwertung und Verdrängung machte sich breit.

Es formierte sich Widerstand. Vorwiegend Bewohner_innen der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, die beide an das Entwicklungsgebiet angrenzen, haben es sich auf die Fahne geschrieben, „Rheinhattan“ zu verhindern. In Gruppierungen oder als Einzelpersonen versuchen sie sich gegen die angedachten Entwick-

1 <http://rheinhattanversenken.noblogs.org/> (25. August 2014)

2 <http://www.klybeckinsel.ch> (25. August 2014)

3 Wohngenossenschaft Klybeck: <http://www.klybeckinsel.ch> (25. August 2014)

lungen zu wehren. Sie kritisieren das Vorgehen der Planung und fordern mehr Mitbestimmung. Um ein Zeichen des Widerstandes zu setzen, störten Widerständige unter anderem eine Podiumsdiskussion im luxuriösen Hotel Dreikönig.

Zu dieser Störaktion bekannte sich die Gruppierung *Rheinhattan versenken*. Noch bevor die Veranstaltung ins Rollen kam, ertönten Zwischenrufe aus dem Publikum. Das Schweizer Radio und Fernsehen (SRF), das eine Liveübertragung vorsah, war gezwungen diese kurzzeitig zu unterbrechen. Die „Querulanten“, wie sie das Lokalfernsehen Telebasel (2013) betitelte, nehmen auf ihrem Onlineblog Stellung dazu:

„Wir haben genug Gründe, um eine solche Veranstaltung nicht stattfinden zu lassen: Erneut diskutieren auf einem hochkarätig besetzten Podium ExpertInnen über die Entwicklung eines Stadtteils, ohne dass die direkt Betroffenen, die BewohnerInnen des Klybecks und Kleinhüningen, vertreten gewesen wären. Lediglich die Vertreterin von Greenhattan, deren Vision eine alternative Entwicklung im Stile der 2000-Watt-Gesellschaft umfasst, war anwesend. Verdrängung war und ist nie explizit ein Thema und wird, sobald es angesprochen wird, schön geredet oder verneint. Solche Veranstaltungen dienen dazu, das Projekt möglichst attraktiv darzustellen und um andererseits im Nachhinein behaupten zu können, die Kritik sei mit einbezogen worden.“ (*Rheinhattanversenken.noblogs.org*)

Neben Partizipation versucht *Rheinhattan versenken* Themen wie Aufwertung und Verdrängung (Gentrifizierung⁴) ins Rampenlicht zu rücken. Sie sind aber nicht die Einzigen, die sich gegen das „riesige Immobilienfilet“ Rheinhattan, wie Quartierbewohner Daniel Kurmann im Interview festhält, wehren. Es formierten

4 Gentrification (von *gentry* = *Adel*): Sozialer und baulicher Wandel in einem städtischen Quartier, für den es zwei Gründe geben kann: a) von Verwertungsinteressen angetriebene Veränderungen der Wohnqualität und der Bewohnerzusammensetzung, bei der Haushalte mit geringeren Einkommen aus dem Gebiet verdrängt werden; b) Wandel des sozialen Milieus in einem Quartier durch sozialen Aufstieg der Bewohner (>incumbent gentrification<). (Häussermann & Siebel 2004: 229)

sich verschiedene Gruppierungen, die sich unter dem „gemeinsamen Dach Klybeckinsel.ch“ zusammenschlossen. (Klybeckinsel.ch)

Grosse Planungen generieren Widerstand. Wir erinnern uns hier, um in Basel zu bleiben, an den Neubau der Nordtangente oder die alte Stadtgärtnerei, wo heute der Park St. Johann steht. Planungen bringen Veränderungen mit sich. Nicht alle sind mit diesen zufrieden und befürchten mit der neuen Entwicklung einen Teil ihrer Lebensqualität einzubüssen. Im Extremfall käme es zu einer Veränderung des Raumes, bei der sich das Neue gegen das Bestehende durchsetzen würde. Der Begriff Gentrifizierung beschreibt den Prozess der Aufwertung von Quartieren und die dadurch mögliche Verdrängung der meist sozioökonomisch schwachen Wohnbevölkerung. Der neue Raum würde somit den Bedürfnissen der ursprünglichen Bewohnerschaft, die auf günstigen Wohnraum angewiesen ist, nicht mehr entsprechen.

Der Widerstand zeugt davon, dass eine solche Bedrohung nicht einfach hingenommen wird, sondern dass es in den Quartieren Klybeck und Kleinhüningen Personen gibt, die sich aktiv für ihr Quartier einsetzen. Die mögliche Veränderung ihres Wohnraumes, die nicht ihnen zu Gute käme, motiviert viele Bewohner_innen, sich für ihren Raum einzusetzen und an den Aushandlungen um die Raumproduktionen teilzunehmen.

Der Bevölkerung wurde in der ersten (Denk-)Phase der Planung die Möglichkeit verwehrt, an der Entwicklung mitzuarbeiten; so entstanden die ersten Visionen und Konzeptionen noch bevor die Bevölkerung sich einbringen konnte. Die Ohnmacht, nicht an der Veränderung des eigenen Raumes teilhaben zu können, führt dazu, dass die Quartierbewohner_innen aktiv werden und sich für ihre Interessen einzusetzen versuchen.

5.3 „Artenvielfalt“

Sieben Gruppierungen versammeln sich unter der Rubrik „Artenvielfalt“ auf der Homepage *Klybeckinsel.ch: Wohngenossenschaft Klybeck, Wagenplatz, Mietshäuser-Syndikat Basel, IG Greenhattan,*

Vogelinsel, *Rheinhattan versenken* und *Das Modell*. Mit der *IG Klybeckinsel* selbst sind es acht Gruppierungen. Ferner finden im Verbund auch Einzelpersonen ihren Platz. Trotz des gemeinsamen Webauftrittes unterscheiden sich die Gruppierungen in ihren Forderungen und Anliegen. Wir sprachen mit sämtlichen Gruppierungen, einzig zur *Vogelinsel* blieb der Kontakt verwehrt. Der *Wagenplatz* wird in einem eigenen Kapitel vertiefter behandelt (siehe Kapitel 6).

IG Klybeckinsel – „selbstorganisiert dem etwas entgegengesetzen“

Die *Interessensgruppe (IG) Klybeckinsel* ist das Bindeglied zwischen den widerständigen Gruppierungen. Sie ist das „Dach“ für alle Widerständigen, die sich gegen ein „Rheinhattan“ wehren. Zudem archiviert sie auf ihrer Homepage Materialien, die mit der angedachten Entwicklung zu tun haben. Die *IG Klybeckinsel* ist somit Dach und Informationspool zugleich. Hinter der *IG Klybeckinsel* steht „eine Gruppe von Menschen, die im Klybeck und in Kleinhüningen wohnen“. (Klybeckinsel.ch) Wir führten mit mehreren Vertreter_innen Interviews zur *IG Klybeckinsel* und zu den anderen Gruppierungen, in denen sie sonst noch aktiv tätig sind.

Mit einem kritischen Blick verfolgt die *IG Klybeckinsel* den Transformationsprozess im Hafenaerial, den sie auf ihrer Homepage klybeckinsel.ch dokumentiert. Sie wehrt sich gegen die Neubaupläne und hält Alternativszenarien hoch. Die „Menschen mit unterschiedlichen Ideen und Kompetenzen“ hinter der Dachorganisation, lehnen Modelle wie „Rheinhattan“ und die Entwicklungsvision 3Land grundlegend ab. (Klybeckinsel.ch) Mit dem Leitsatz „Wir selber bauen unsere Stadt“, Titel eines Büchleins von Markus Kutter und Lucius Burckhardt (mit Vorwort von Max Frisch) verleiht die *IG Klybeckinsel* der Widerstandsbewegung ihre ideologische Rahmung. (vgl. Mäder et al. 2014)

Die *IG Klybeckinsel* möchte gemeinsam mit anderen Gruppierungen „Rheinhattan“ und die Pläne des Bau- und Verkehrsdepartements verhindern. Zudem möchte sie mit dem Verweis auf „Wir

selber bauen unsere Stadt“ dazu anregen, dass sich die Bevölkerung auch selber in die Stadtplanung und -entwicklung einbringen soll. Der IG *Klybeckinsel* ist es ein grosses Anliegen, dass die Bewohner_innen selber ihren Raum gestalten.

Wie entstand die IG *Klybeckinsel*? Wir führten ein Interview mit Claudia Studer, wohnhaft im Klybeck und in diversen Gruppierungen aktiv, unter anderem in der IG *Klybeckinsel*. Sie erklärte uns im Gespräch, wie die Interessensgruppe zustande kam. Die Entwicklungsvision 3Land machte viele Bewohner_innen aus der *Wohngenossenschaft Klybeck* auf die angedachte Veränderung im Hafenable aufmerksam. Darum gründete die Wohngenossenschaft eine Arbeitsgruppe, um die Veränderungen im Hafengebiet im Auge zu behalten. Aus dieser Arbeitsgruppe entstand dann später nach mehreren Sitzungen und der Vernetzung mit anderen Gruppierungen die IG *Klybeckinsel*.

Welche Ziele werden unter anderem verfolgt? Claudia Studer erklärt, dass das Verhindern von Häuserverkäufen und Luxussanierungen im Quartier für sie zurzeit die höchste Priorität hat. Zu verhindern versucht aber in der IG *Klybeckinsel* jede und jeder auf ihre/seine Art und Weise:

*„Da hat es Leute, die auf der parlamentarischen Ebene arbeiten, andere die überhaupt nichts mit dem Staat zu tun haben wollen und solche die sich für das Quartier interessieren. Für mich persönlich hat eigentlich dieser Meinungsbildungsprozess auch gezeigt, dass meine Priorität jetzt zuerst einmal ist, wie man verhindern kann, dass in diesem Quartier noch mehr Häuser verkauft und luxussaniert werden und die Mieten rauf gehen. Also wie kann man verhindern; egal ob es jetzt dieses Rieinhattan jemals geben wird oder nicht. Denn es hat einfach jetzt schon eine Wirkung.“ (Claudia Studer, IG *Klybeckinsel*)*

Nebst dem gemeinsamen Ziel, „Rieinhattan“ zu verhindern, nimmt die IG *Klybeckinsel* eine weitere Funktion wahr. Als Bindeglied vereinigt sie den Widerstand und hält die gemeinsamen Anliegen aller Gruppierungen fest. Die IG *Klybeckinsel* betont

aber, dass nicht alle die gleichen Ziele verfolgen, jedoch in ihrem Ansatz ihre Abneigung gegen „Rheinhattan“ teilen:

„Klybeckinsel.ch verlinkt zu verschiedenen Gruppen, die sich aktiv gegen überdimensionierte, veraltete Mega-Planungen wehren. Einige Gruppen engagieren sich für genossenschaftlich organisierte, ökologisch ausgerichtete Wohnprojekte. Andere träumen von einer Vogelschutzinsel auf zugewachsenem Industriegelände. Wieder andere kämpfen dagegen, dass der Kanton Boden verkauft und die Gewinne für den Bau eines neuen Hafens missbraucht. Und sie setzen sich für günstigen Wohnraum und gegen spekulative Hausverkäufe im existierenden Klybeck ein.“ (Klybeckinsel.ch)

Claudia Studer betrachtet die IG *Klybeckinsel* weder als Rechtskörper noch als Verein, sondern als eine Art Plattform für „Gruppen und Einzelpersonen, die hinter diesem gemeinsamen Nenner stehen“. Der gemeinsame Nenner hat das Ziel, „auf jeden Fall das [Rheinhattan] zu verhindern“, hält Studer fest. Gemeinsam möchte die IG *Klybeckinsel* kein profitorientiertes „Rheinhattan“, das zu Lasten der Quartiere sei.

Studer selber, wie auch der grösste Teil der IG *Klybeckinsel*, zieht es vor, nicht auf dem parlamentarischen Weg vorzugehen. Dennoch ist der Kontakt mit Akteur_innen und Behörden immer wieder vorhanden. Sie bemüht sich, die „Sachen ein wenig zu dokumentieren“ und sich so in die Debatte einzumischen.

Die unterschiedlichsten Anliegen der widerständigen Gruppierungen finden durch die IG *Klybeckinsel* eine Plattform. Das Ziel, „Rheinhattan“ verhindern, ist ihnen allen gemein, trotzdem haben sie unterschiedliche Vorstellungen, wie der Raum produziert werden soll. Sich unter einem Dach zusammen zu schliessen erhöht die Möglichkeit, dass der Widerstand erhört wird und zeigt, dass sich die Personen hinter der IG *Klybeckinsel* gemeinsam für ihren urbanen Raum einsetzen. Der Zusammenschluss der Gruppierungen mit ihren unterschiedlichen Standpunkten weist auf Lefebvres Recht auf Differenz hin (siehe Kapitel 1.2). An den unterschiedlichen Anliegen der Gruppierungen lässt sich erkennen,

dass verschiedene Vorstellungen und somit unterschiedliche, differenzielle Raumproduktionen vorhanden sind. Der Widerstand manifestiert sich vielfältig, tritt aber gemeinsam unter der *IG Klybeckinsel* auf.

In „Wir selber bauen unsere Stadt“ halten es die beiden Autoren hoch, dass die Laien (Bewohner_innen) selbst wissen, wie sie ihren Raum gestalten möchten. (Kutter & Burckhardt 1953) Lediglich für die Umsetzung der Projekte sollen Expert_innen hinzugezogen werden. Der über sechzig Jahre alte Leitsatz „Wir selber bauen unsere Stadt“ kann möglicherweise als Aufforderung verstanden werden, an den Aushandlungen um den Raum, im Sinne eines emanzipativen Handlungsprozesses, selbst teilzunehmen. Während die einen eine eigene Vision entwickeln, ziehen es andere vor, etwas Handfesteres zu gestalten, ergänzt Studer, beispielsweise im Projekt *Das Modell*.

Das Modell – „es geht wirklich um eine Partizipation der Bevölkerung“

Das Modell ist ein Projekt, das innerhalb der *IG Klybeckinsel* entstand. Es bringt sich relativ ruhig und gelassen in die Debatte ein. Der im Sommer 2013 gegründete Verein konstruiert ein Modell der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen im Massstab 1:100. An den gemeinsamen Bastelabenden treffen sich vor allem Quartierbewohner_innen aus Klybeck und Kleinhüningen. Nebst einigen treuen Bastler_innen, darunter auch zwei Architekten, stossen sporadisch immer wieder vereinzelt Leute dazu, um das Modell ihres Quartiers zu fertigen.

Die Mitglieder von *Das Modell* versuchen mit ihrem Projekt den kreativen, partizipativen Aspekt in den Vordergrund zu stellen. Sie sind dazu motiviert, dass „möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner ihr Haus aus Karton selbst bauen und damit ein städtebauliches Gesamt-Modell der Quartiere erstellen“. (dasmodell.org)

„Um die anstehenden Auswirkungen auf die beiden Quartiere greif- und sichtbar zu machen und die Formulierung von Bedürfnissen, Ängsten und Ideen durch die Bevölkerung zu ermöglichen, stellen wir das projektierte Modell für jeden und jede (Einzelpersonen, Vereine, Schulen, Planungsbehörden etc.) als Werkzeug zur Verfügung. Das Modell ist ein Werkzeug zum Dialog, zur Diskussion und Ausarbeitung von Ideen zur Hafen- und Stadtentwicklung. Die Nachbildung des eigenen Hauses als praktische Aufgabe ist ein erster Schritt zu einer emanzipierten und selbstbewussten Meinungsäusserung und Beteiligung am Stadtentwicklungsprozess.“ (dasmodell.org)

Wir sprachen mit Markus Spies und Silvia Gnech über *Das Modell*. Beide wohnen im Klybeck und sind auch in der IG *Klybeckinsel* aktiv. Wie entstand die Idee einer Miniaturversion von Klybeck und Kleinhüningen? Was motiviert dazu? Markus Spies erklärt, dass er von den Architekturmodellen der Entwicklungsvision 3Land geschockt war und ein partizipatives Gegenmodell erstellen wollte:

*„Ich fand, dass es ein Gegenmodell braucht, bei dem die Bevölkerung partizipieren kann. Die Uridee war eigentlich, dass wir ein Modell der neuen Insel bauen, so wie wir uns das vorstellen. Ich habe mir krampfhaft überlegt, wie man noch ein paar Häuser an den Rand stellen könnte, die noch einen Bezug zum bestehenden Quartier geben. In einem weiteren Schritt brachte Jean-Marc, der Hersteller der Bastelbögen, die Idee ein, dass wir ein Modell des gesamten Quartiers erstellen könnten.“ (Markus Spies, *Das Modell*)*

Mit der Zeit stiessen immer mehr Leute aus den Quartieren dazu. Mit einer Finanzspritze der GGG (Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige) in Höhe von 25'000 Franken konnte *Das Modell* dann die Bastelbögen in Auftrag geben und die Materialkäufe decken.

Das Modell schreibt Partizipation ganz gross: „Es geht wirklich um eine Partizipation“, betont Spies, „das Ganze ist modulartig

gedacht, dass wenn auf der gleichen Fläche verschiedene Ideen vorhanden sind, dass man auch die verschiedenen Ideen als Modell bauen kann“. Obwohl *Das Modell* die Quartierbevölkerung für die Entwicklung ihres Quartiers zu begeistern versucht, sind es oft dieselben Personen, die jeden Dienstagabend im Bastelraum einkehren, um ihr Quartier in eine Miniaturform zu verwandeln. Was fordert *Das Modell*? Was will es bewirken? „Fordern tun wir eigentlich nichts“, betont Spies und führt seine Motivation weiter aus: „Wir möchten einfach gerne eine Alternative aufzeigen.“ Silvia Gnech entgegnet auf dieselbe Frage: „Wir basteln mit Häuschen ein Modell, so sehen andere Stadtbewohner, wie schön es doch hier hinten auch sein kann.“

Spies sieht *Das Modell* als eine politische Form von Widerstand gegen „Rheinhattan“: „Das soll ganz klar auch ein Teil des Widerstandes sein.“ Sein Hintergedanke von *Das Modell* ist, eine Art Plattform für diejenigen zu schaffen, die keine „Lobby“ haben. Gnech sieht im *Modell* zudem eine Möglichkeit, die „Entwicklung in eine andere Richtung zu führen“ und „eine andere Nutzung“ aufzuzeigen.

Das Modell versucht die Quartierbewohner_innen emanzipativ aufzufordern, sich mit dem Quartier auseinanderzusetzen, damit sie ihren eigenen (Stadt-)Raum mitgestalten. Bevor jedoch eigene Visionen und Modelle gebastelt werden, versucht *Das Modell* durch das Basteln des eigenen Quartiers die Quartierbewohnerschaft zunächst zu sensibilisieren. Dadurch entsteht eine Wahrnehmung des aktuellen Raumes in seinem Ist-Zustand. Durch die Wahrnehmung des Status Quo soll es somit möglich sein, gemeinsam an einer Planung zu partizipieren, die auf den aktuellen Raumproduktionen aufbaut und diese miteinbezieht. Bevor es also zur Partizipation kommt, müssen die Bewohner_innen zuerst dazu motiviert werden.

Der Raum ist von Differenzen geprägt. Aber alle sollen die Möglichkeit haben, weitere Vorstellungen in die Diskussion einzubringen. Dass alle ihre eigenen Vorstellungen einbringen dürfen, hat auch etwas Verbindendes und Kollektives. Das Kollektive scheint für *Das Modell* wichtig zu sein. Gerade dadurch können

verschiedene Ideen in den Raum einbezogen werden. Das führt zu einer Heterogenität der Raumvorstellungen, eröffnet aber die Diskussion auf einer breiteren Ebene, als dies die Präsentation einer einzigen Raumkonzeption (siehe Kapitel 1.2) – „Rheinhattan“ – machen würde. Silvia Gnech ist darum bemüht zu zeigen, dass es auch andere Nutzungen für den Raum gibt, als dies die Visualisierungen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement erahnen lassen.

Lefebvre hält fest, dass alle Personen ein Recht auf Stadt haben. (vgl. Lefebvre 1991) Somit haben auch alle ein Recht auf eine Produktion des urbanen Raumes, bei der alle ihre eigenen Repräsentationen des Raumes einbringen können. Es treffen die unterschiedlichsten Vorstellungen aufeinander, sodass ein differentieller urbaner Raum entstehen kann. *Das Modell* fördert diese Differenz auf eine emanzipative Art und Weise und versucht dafür zu sensibilisieren.

Das Modell im Massstab 1:100 braucht genügend Platz. Diesen finden die Bastler_innen dort, wo auch die *IG Klybeckinsel* zuhause ist: im Hinterhaus der *Wohngenossenschaft Klybeck*.

Wohngenossenschaft Klybeck – „Sie werden das hier machen, wenn...“

Die *Wohngenossenschaft (WG) Klybeck* grenzt mit ihren Liegenschaften unmittelbar an das zukünftige Entwicklungsgebiet. Sie möchte in die Entwicklung involviert werden und bei der Planung mitreden. Denn Veränderungen im Hafenableit beeinflussen auch den Raum um ihre Genossenschaftshäuser.

Die *WG Klybeck* entstand im Jahr 2004, als sich Mieter_innen von alten Liegenschaften der chemischen Industrie (früher noch Ciba Geigy, danach Novartis) zusammenschlossen. Dazu kam es, als die Novartis Ende 2003 ihre Häuser zum Verkauf anbot. Damit die Häuser nicht zu Spekulationsobjekten werden würden, bekundete die neu gegründete Genossenschaft ihr Interesse an den Liegenschaften. Im Frühling 2004 konnte die Genossenschaft die alten Arbeiterhäuser von der chemischen Industrie kaufen. So konnten alle Mieter_innen ohne Mietzinserhöhungen in ih-

ren Wohnungen bleiben. (Klybeck.org) Hinter der *WG Klybeck*, als Gruppierung gegen „Rheinhattan“, stehen viele Genossenschafter_innen, die in diesen alten Arbeiterhäusern wohnen. Sie wollen das Klybeck als ein Quartier mit günstigem Wohnraum weiterhin erhalten.

Die *WG Klybeck* nimmt öffentlich Stellung gegen die Visionen einer Rheininsel. Sie äussert sich dezidiert zu den Visualisierungen: „Dies gilt es mit allen Mitteln zu verhindern“, erklärt die *WG Klybeck*. (Klybeckinsel.ch) Als unmittelbare Anwohner_innen „blicken viele GenossenschafterInnen besorgt in die Zukunft“, denn „infolge der gigantischen Bauvorhaben droht eine Gentrifizierung des Quartiers“. (Ebd.) Die *WG Klybeck* ist deswegen motiviert, günstigen Wohnraum zu erhalten und sich gegen Gentrifizierung zu wehren.

Die *WG Klybeck* lud uns ins Hinterhaus ihrer Wohngenossenschaft ein, um dort ein Gespräch mit zwei Vertretern führen zu können. Wir unterhielten uns mit Martin Brändle, der ein ehemaliges Vorstandsmitglied der Genossenschaft ist und in der *WG Klybeck* sein Fahrradgeschäft *VeloKlybeck* betreibt, und einer weiteren Person aus dem Vorstand, die jedoch gerne anonym bleiben möchte (hier N.N. genannt). Beide wohnen schon die meiste Zeit ihres Lebens in den Häusern der *WG Klybeck* am Fusse des Industriegürtels der Novartis. Ein Wohnumfeld, wie es selten anzutreffen ist, so erklärt Brändle: „Das ist ein sozialer Organismus, der hier gewachsen ist, der eine enorme Qualität hat, mit dem ich mich extrem verbunden fühle und in dem man tolle Sachen zusammen machen kann. Wir gestalten unser Umfeld selber. Es ist natürlich wunderbar, dass wir diese Chance haben, dies zu machen.“

Die Quartierpolitik liegt Brändle und N.N. am Herzen. Beide sind sehr engagiert in ihrem Quartier. Geht es aber um die Zukunft des Hafenareals, so können ihre Meinungen ein wenig auseinander gehen. Brändle findet, „man kann nicht kommen und sagen, dass man es einfach leer lässt und dort eine Vogelschutzinsel macht“. Als Gegenpol zum genauso unrealistischen „Rheinhattan“-Projekt sei diese Forderung aber angemessen. N.N. will keine Über-

bauung und verweist uns auf den Richtplan auf dem Internetauftritt der *Vogelinsel*.

Die *WG Klybeck* unterscheidet sich von den anderen Gruppierungen insofern, indem sie als Genossenschaft auftritt. Mit ihren Genossenschaftshäusern, die direkt an das Entwicklungsgebiet angrenzen, nimmt sie die Bedrohung einer möglichen Aufwertung besonders stark wahr. Der eigene Wohnraum mag zwar geschützt sein, da sie selber im Besitz der Liegenschaften sind, dennoch möchten sie, dass das Klybeck mit seinem günstigen Wohnraum erhalten bleibt. (vgl. Klybeckinsel.ch)

Nicht nur Aufwertung und Verdrängung sieht die *WG Klybeck* als ein mögliches Problem. Im Interview erklärten uns die beiden Interviewpartner, dass sie auch ein grösseres Verkehrsaufkommen im Quartier befürchten. Da die beiden interviewten Personen schon lange im Quartier wohnen, erlebten sie die Transformation ihres Wohnraumes und der Umgebung immer hautnah mit. Im Interview berichteten sie aus ihrer Erfahrung, wie sie mitverfolgten, dass sich der Raum im Klybeck stark verändert. Ein „Rheinhattan“ wäre ein grosser Eingriff in das aktuelle Quartier und könnte gesellschaftliche Veränderungen mit sich bringen. Das erklärt wahrscheinlich die distanzierte Haltung gegenüber dem Planungsvorhaben. Die Skepsis vor negativen Veränderungen führt zu Widerstand.

Die *WG Klybeck* hält daran fest, sich gegen „Rheinhattan“ zu wehren und das mit „vollem Einsatz“ und „allen legalen Mitteln“, betont Brändle.

Vogelinsel – „Die Insel ist bewaldet“

Die *Vogelinsel* will im Hafenaerial eine Naturinsel entstehen lassen. Anstelle einer überbauten Klybeckinsel sollen die Vegetation und die Tierwelt ihren Weg auf die Insel zurückfinden. Ein dafür eigens entwickelter Richtplan hält Schritt für Schritt und mit Jahreszahlen fest, wie diese Entwicklung vor sich gehen soll.

Wir versuchten einen Kontakt mit Vertreter_innen der *Vogelinsel* herzustellen. Weil nirgends Kontaktdaten zu finden waren, ver-

suchten wir einen Zugang über Claudia Studer von der *IG Klybeckinsel* zu erhalten. Sie teilte uns mit, dass mit Absicht keine Kontaktadresse angegeben wurde. Weiterhin berichtete sie uns, dass dahinter ein Initiant und etliche Sympathisant_innen stehen.

Auf ihrer Homepage *vogelinsel.ch* erinnert ein altes Foto aus dem Jahre 1893 an die einstige Klybeckinsel mit dem Alten Rhein zwischen Insel und Festland. Auf dem einfach gehaltenen Internetauftritt wird in einem „Richtplan Vogelinsel“ festgehalten, wie eine Entwicklung der Insel bis ins Jahr 2040 vonstattengehen sollte. Der Endzustand ist eine komplett bewaldete Insel, auf der nebst Flora und Fauna verschiedene Zwischennutzungen ihren Platz finden sollen.

Ist das reine Utopie? Ist das eine Art Gegenposition? Fragen, auf die wir leider keine direkten Antworten der Initiant_innen erhielten. Claudia Studer versteht die *Vogelinsel* „mehr als eine künstlerische, zum selber denken anregende Intervention, denn als eine politische Initiative“. Sie betont aber, dass es „schon ernst gemeint“ sei und hält zudem fest: „Und wer weiss, je nachdem, wie dumm sich die Sachen entwickeln, wird es doch noch eine Initiative.“

Ein grosses Transparent mit der Aufschrift „Vogelinsel“ am Hauptgebäude der *WG Klybeck* lässt uns jedoch vermuten, dass vielleicht jemand innerhalb der *WG Klybeck* hinter der *Vogelinsel* steht. Auch das stellt uns erneut vor Fragen: Wieso zieht es die *Vogelinsel* vor, anonym zu bleiben? Was drückt das aus? Warum der stumme, passive Widerstand?

Möglicherweise geht es der *Vogelinsel* auch darum, mit einem Gegenmodell das komplette Gegenteil einer bebauten Rheininsel, wie sie auf den Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land zu erkennen ist, aufzuzeigen. Womöglich entstand die *Vogelinsel*, um ein klares Zeichen gegen die bebaute Klybeckinsel, wie sie auf den Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land zu sehen ist, zu setzen. Die *Vogelinsel* ist nicht so präsent wie andere Gruppierungen. Trotzdem nimmt sie eine klare Gegenposition ein. Anstatt den urbanen Raum durch moderne Bauweisen zu verändern,

sieht sie eine Nutzung vor, die nicht den gängigen Vorstellungen einer Stadterweiterung entspricht.

Die *Vogelinsel* zeigt eine alternative Entwicklung für die Klybeckinsel auf. Sie regt damit an, verschiedene Differenzen im Kampf um die Raumproduktionen einzubringen. Wir verstehen die *Vogelinsel* als ein Gegenmodell oder als Zeichen, dass auch gänzlich andere Vorstellungen für die Klybeckinsel vorhanden sind. Die Vorstellung eines antiurbanen Raumes nimmt somit eine Gegenposition zum angedachten Transformationsprozess im Hafensareal ein.

Mietshäuser-Syndikat Basel – „Es ist die persönliche Betroffenheit“

Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* setzt sich für günstigen Wohnraum ein. Diesen sieht es durch eine Entwicklung wie „Rheinhattan“ bedroht. Das war auch der Anlass für die Gründung der Plattform. Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* gibt auch sein Wissen weiter, damit sich Mieter_innen erfolgreich gegen Verdrängung wehren und dadurch „gemeinsam günstigen Wohnraum retten“ können. (viavia.ch)

Das Syndikat berät Bewohner_innen, die ein Interesse an einem „gemeinsamen und nicht gewinnorientierten Kauf ihres Hauses“ haben. Des Weiteren möchte die Initiativgruppe ein Syndikatsmodell für Basel entwickeln. Dabei orientiert es sich an den Erfahrungen des *Mietshäuser-Syndikats* aus Deutschland. Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* hält auf seinem Internetauftritt fest, dass die Ökonomie und die Finanzmärkte zunehmend Einfluss auf die Wohnbedingungen nehmen. Dadurch wird es für finanziell schwächere Personen immer schwieriger eine passende Wohnung zu finden. Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* ist motiviert, dieser Entwicklung mit ihrem Know-how entgegenzuwirken. (viavia.ch)

Die Grundsätze des *Mietshäuser-Syndikats Basel* sind „Kollektives Eigentum“, „Selbstorganisation“, „Solidarisches Miteinander“ und „Solidarische Kooperation“. Das Basler Syndikat ist bemüht, durch das Kollektive Eigentum die Häuserspekulationen einzu-

dämmen. Mittels Transparenz und passenden Entscheidungsstrukturen sollen alle Bewohner_innen an der Verwaltung ihrer Liegenschaft teilnehmen können (Selbstorganisation). Eine gemeinschaftliche Rechtsform soll zudem den Umgang untereinander regeln. Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* sieht gerade das „gemeinsame soziale Geschehen“ als das wichtigste „Kapital“ ihrer Projekte (Solidarisches Miteinander). Aber auch gegen aussen soll die Zusammenarbeit mit Wohnbaugenossenschaften, Mieter_innenverbänden oder Gewerkschaften gefördert werden. Das sieht das *Mietshäuser-Syndikat Basel* als „Grundvoraussetzung für die weitere Entwicklung und Verbreitung der zivilgesellschaftlichen Selbsthilfe“ (Solidarische Kooperation). (viavia.ch)

Wie sollen diese Grundsätze erreicht werden? Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* setzt dafür auf Vernetzungsarbeit, Kompetenzerwerb, Wissenstransfer und politisches Engagement. Neben vielen Einzelpersonen ist das *Mietshäuser-Syndikat Basel* mit verschiedenen Organisationen und Gruppen vernetzt, unter anderem mit diversen Genossenschaften, Vereinen, Gewerkschaften, Mieter_innen-Kollektiven, dem Mieter_innenverband beider Basel und mit der *IG Klybeckinsel*. (viavia.ch)

Wir sprachen mit Claudia Studer, der Initiatorin des *Mietshäuser-Syndikat Basel*. Wir wollten von ihr erfahren, wie sie persönlich die Aufgabe des Basler Syndikats wahrnimmt:

„Wir schauen, wie man Know-how und Unterstützung weitergeben kann, wenn Hausgemeinschaften ihre Häuser kaufen möchten. Es geht nicht darum, neue Häuser zu bauen, sondern sich gegenseitig zu stärken. Wir haben ein wenig analysiert, was so die üblichen Schicksale der Häuser sind. Das eine ist, dass Häuserbesitzer schon fast böseartig die Häuser verwaarloosen lassen, aber so lange wie möglich noch möglichst hohe Zinsen herausholen und dann luxussanieren. Und das andere sind, auf eine Art mit dem gleichen Effekt, aber nicht aus einer Böseartigkeit heraus, ein wenig überforderte Privatbesitzer.“ (Claudia Studer, *Mietshäuser-Syndikat Basel*)

Emanzipatorisch versucht das *Mietshäuser-Syndikat Basel* Bewohner_innen zu ermutigen, „dass man auch dem Hausbesitzer gegenüber möglichst frühzeitig sagt, wenn man gerne da wohnt, da bleiben will und man auch bereit ist, sich für das Haus zu engagieren. Und falls es verkauft werden soll, dass man gemeinsam kaufen will“. Studer betont, dass die Plattform bis jetzt noch keine Rechtsform ist, was sich vielleicht „aber noch im Verlauf dieses Jahres ändern“ kann, so „dass man wirklich eine Rechtsform gründet, die dann hilft Häuser zu retten“.

Was sind mögliche Beweggründe für solch ein Engagement? Für Studer ist es die persönliche Betroffenheit: „Ich bin in diesen 30 Jahren, die ich in Basel lebe, immer unfreiwillig aus dem Haus gezogen. Ich hatte nie freiwillig einen Ort verlassen.“ Sie selbst ist darum bemüht, dass anderen nicht dasselbe Schicksal droht.

Themen wie Aufwertung und Verdrängung stehen beim *Mietshäuser-Syndikat Basel* im Vordergrund. Die Plattform zeigt auf, wie eine direkte Betroffenheit von Gentrifizierung eine emanzipative Wirkung haben kann. Wie Claudia Studer betont, hatte sie nie freiwillig das Haus gewechselt, sondern war immer durch Aufwertungen aus ihrer Wohnung verdrängt worden. Sie möchte sich gegen Gentrifizierung wehren und hat mit dem *Mietshäuser-Syndikat Basel* eine entsprechende Plattform ins Leben gerufen.

Das Kollektive steht beim *Mietshäuser-Syndikat Basel* im Vordergrund. So sollen sich die Mieter_innen gemeinschaftlich dafür engagieren, ihren Wohnraum zu retten. Dadurch entsteht ein gemeinsames Aushandeln von möglichen Raumproduktionen. Der Erhalt der städtischen Infrastruktur mit günstigem Wohnraum ist eines der Ziele. Durch das Kollektiv soll es somit möglich werden, mit gemeinsamer Stärke Veränderungen im Raum mitzubestimmen. Dafür braucht es Know-how, das das *Mietshäuser-Syndikat Basel* den Betroffenen weitergeben möchte.

„Rheinhattan“ war zwar der Auslöser für die Gründung des *Mietshäuser-Syndikats Basel*, dennoch konzentriert sich das Syndikat nicht nur auf die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen. Der gesamte urbane Raum Basels soll von der Hilfe des *Mietshäuser-Syndikats Basel* profitieren können. Anstatt Betroffenen erst bei der

Wohnungssuche zu helfen, handelt das Basler Syndikatsmodell zu einem früheren Zeitpunkt. Noch bevor es überhaupt zur Verdrängung kommt, möchte das *Mietshäuser-Syndikat Basel* emanzipativ und kollektiv gegen die Verdrängung vorgehen. Somit verstehen wir das Vorgehen als eine Art Prophylaxe vor der Entstehung von Gentrifizierung. Andere Gruppierungen fokussieren sich hingegen mehr darauf, „Rheinhattan“ direkt zu verhindern. Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* bekämpft scheint nicht direkt die Planung an und für sich zu bekämpfen, sondern möchte den günstigen Wohnraum so erhalten wie er ist. Wir verstehen das Basler Syndikat somit als ein breit angesetzter Widerstand, der sich im Kontext des gesamten urbanen Raumes zeigt. Dennoch ist das *Mietshäuser-Syndikat Basel* auch ein Widerstand gegen die möglichen Aufwertungsfolgen der angedachten Entwicklung.

Eine Plattform wie ein Syndikatmodell zu erstellen, ist eine von vielen Möglichkeiten, um sich gegen Gentrifizierung zu wehren. *Rheinhattan versenken* versucht, mit anderen Mitteln ans Ziel zu gelangen.

„Rheinhattan“ versenken – „Es geht darum, unbequem zu sein“

Rheinhattan versenken ist wohl die präsenteste Gruppierung im Widerstand gegen die Entwicklungen im Basler Hafenaerial. Die Gruppierung *Rheinhattan versenken* ist mit Sprühereien, Plakaten und Aktionen an öffentlichen Podiumsdiskussionen sehr präsent, wenn es um die Entwicklung im Basler Hafenaerial geht. Ihr Vorgehen ist meist offensiv. Vor allem mit Zwischenrufen an Podiumsdiskussionen oder mit Aufrufen zur Teilnahme an Gegenveranstaltungen machte die Gruppierung mehrmals auf sich aufmerksam. Manchmal um zu stören, aber auch um ihre Kritik an der Gestaltung des urbanen Raumes zu zeigen.

Mit einer „organisierten Quartierbewohnerschaft von unten“ versucht sich *Rheinhattan versenken* gegen eine von oben diktierte Planung zu wehren. Ihr Ziel ist es, „ein breites Netzwerk aufzubauen und damit das gesamte Projekt zu verhindern und die vielfältigen Verdrängungsprozesse aufzuhalten, die sich bereits

im Quartier zeigen“. Dafür verzichtet die Gruppierung auf Hierarchien und auf den parlamentarischen Weg. (Klybeckinsel.ch) Ihren Namen hat die Gruppierung von einer Widerstandsbewegung in Berlin entliehen, die den Namen *Mediaspree versenken* trägt und sich am Spreeufer mit ähnlichen urbanen Konflikten auseinandersetzt. *Rheinhattan versenken* bezeichnet sich selber als einen „losen Zusammenschluss von Betroffenen und Sympathisierenden“. Gegründet wurde die Gruppierung im Sommer 2012, zu der Zeit, als der Widerstand ins Rollen kam. (rheinhattanversenken.noblogs.org)

Die Motivation der Gruppierung, um sich gegen die angedachten Entwicklungsszenarien zu wehren, sind die befürchteten negativen Folgen, die durch die bebaute Rheininsel entstehen könnten: „Steigende Mieten, Totalrenovationen, Kündigungen, mehr Vorschriften, mehr Kontrolle“. Einfach nur zuschauen, das will die Gruppierung nicht. Da sie kein Vertrauen in die Politik hat, legt sie vor allem Wert darauf, sich selbst zu organisieren und sich für ihr Quartier einzusetzen. (rheinhattanversenken.noblogs.org) In dieser Selbstorganisation verzichtet *Rheinhattan versenken* auf den Dialog mit dem Bau- und Verkehrsdepartement. Sie verkünden ihre Anliegen mit Plakaten, Sprühereien, Flugblättern und der aktiven Teilnahme an Veranstaltungen. *Rheinhattan versenken* verfolgt damit eine etwas andere Vorgehensweise als andere Gruppierungen.

Wir trafen eine Person von *Rheinhattan versenken* (hier auch N.N. genannt) im Klybeck zum Interview. Wir fragten, was *Rheinhattan versenken* in ihrer Wahrnehmung ist:

„Das ist eine Gruppe, die sich unter diesem Namen fand. Als die Visualisierungen und der Projektbeschrieb herauskamen, fanden sich verschiedene Gruppen. Es haben sich ein paar Leute gefunden, die, wie man das so nennt, einer Fundamentalopposition beigetreten sind; die finden, dass dort nichts passieren darf. Jeglicher Versuch, dort etwas Neues zu gestalten, wird eines der letzten ungezähmten, billigen Quartiere heftig verändern und würde zur Folge haben, dass sehr viele Leute gehen müssten. Und Rheinhattan versenken ist ir-

gendetwas wie ein Zusammenschluss und ein Gefäß für diese Meinung. Innerhalb der Gruppe gibt es nochmals ganz viele verschiedene Meinungen. Es ist nicht ein einziger Tenor. Wir versuchen einfach immer wieder eine Position zu formulieren, um nur schon zu zeigen, dass man auch dagegen sein kann. Man kann sagen, dass wir nicht alles mit uns machen lassen.“ (N.N., Rheinhattan versenken)

Rheinhattan versenken formierte sich angeregt durch die Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land. Die Gruppierung möchte die wahrgenommene, drohende Gentrifizierung durch eine neue Bebauung in unmittelbarer Nähe des Klybeckquartiers verhindern. Die Wahrung des jetzigen Quartiercharakters – „ungezähmt“ und „billig“ – untermauert die distanzierte Haltung gegen die Visionen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement, die eine Gentrifizierung im Quartier mit sich bringen könnten.

Die Haltung ist das eine, das Vorgehen das andere. Die interviewte Person erklärt, dass Rheinhattan versenken bewusst darauf verzichtet, sich partizipativ oder dialogbereit in die Planung und Entwicklung einzubringen:

„Nebst diesen anderen Positionen, die immer wieder auf Partizipation setzen oder immer wieder versuchen mitzugestalten, glauben wir, dass es wichtig ist, dass auch eine Fundamentalopposition ihren Platz hat und gehört wird. Es ist eine Gruppe, die versucht Hierarchien zu vermeiden, die versucht, für alle offen zu sein und die in einem Grundverständnis die Ablehnung von oben implementierter Planung teilt.“ (N.N., Rheinhattan versenken)

Wir fragten, wer die Leute hinter der Gruppierung sind. Bei Rheinhattan versenken kann sich jede und jeder engagieren. Jedoch sollte die „Anlehnung an eine autonome politische oder anarchistische Ideologie“ vorhanden sein. Diskriminierung hat keinen Platz: „Es ist nicht so, dass irgendwelche xenophobe, rassistische, sexistische oder auf irgendeine Art diskriminierende Sachen Platz hätten.“ Auch hier erklärte uns die interviewte Person, dass innerhalb von Rheinhattan versenken nicht alle dieselben

Anliegen teilen, erachtet das aber als etwas sehr Positives: „Es gibt sicher Diskussionen und Konflikte, aber die sind eigentlich wertvoll. Das soll man ja auch nicht verhindern. Genauso kann man herausfinden, ob diese Position, Meinung und Argumentation auch etwas taugt. Es gibt viele Diskussionen, aber die sind eigentlich eher zu begrüßen.“ Die Gruppierung diskutiert am liebsten in einem lockeren Rahmen, eine fixe Organisation gibt es nicht.

Rheinhattan versenken vereinigt Leute mit einem gewissen widerständigen Know-how. Sie setzen auf Erfahrungen aus früheren Transformationsprozessen. Das motiviert auch zugleich. Mehrere von den Umwälzungen im Zuge des Baus der Nordtangente im St. Johann betroffene Bewohner_innen tragen ihre Erfahrungen ins Klybeck. Die interviewte Person hält fest:

„Es sind auch Leute vom St. Johann dabei, die einen Bezug zu so Sachen haben und schon lange in solchen Widerständen drinstecken. Sie sehen, dass jetzt hier das Gleiche anfangen soll, was sie schon einmal erlebt haben. Das ist das, was sie dann auch dazu antreibt hier mitzukämpfen.“ (N.N., Rheinhattan versenken)

Als Querulanten oder Unruhestifter bezeichnet zu werden, macht der interviewten Person von *Rheinhattan versenken* nichts aus. Sie ist „gegen diese Scheisse“ und „möchte es verhindern mit allen möglichen Mitteln“. Mit allen möglichen Mitteln? Wie effektiv verhindert *Rheinhattan versenken*? Wir fragten nach, ob es nicht ergiebiger wäre, sich mit konkreten Vorschlägen und dialogbereit in die Diskussion einzubringen? Im Gespräch erklärte uns die interviewte Person das Vorgehen:

„Alles was die Stadt, die Verwaltung und die Investoren stört, ist gut. Alles was die Bevölkerung informiert, ist gut. Alles, was macht, dass man wieder mehr zusammen redet, ist gut. Es ist egal, ob das ein Flugblatt, eine gestörte Aktion, eine Besetzung oder eine Verhinderung einer Räumung ist. Was immer auch möglich ist, ist gut. Ich glaube, es geht darum unbequem zu sein. Es geht darum, dass sie nicht einfach machen können, was sie wollen und dass sie sehen, dass

sie Mühe haben. Im besten Falle verleidet es dann jemandem. Ein Investor, dem das dann zu blöde ist, wenn es die ganze Zeit Stress gibt, geht irgendwo anders hin. Das sind dann die kleinen grossen Siege, die man vielleicht erreichen kann.“ (N.N., Rheinhattan versenken)

Unbequem sein, sich wehren, sich nicht vereinnahmen lassen und die kleinen grossen Siege feiern, eine Form des Widerstandes wie sie *Rheinhattan versenken* verfolgt. Die Gruppierung beschäftigt sich unter anderem mit fundamentalen urbanen Fragen zur Aufwertung und Verdrängung (Gentrifizierung), zur sozialen Durchmischung oder zum Standortwettbewerb. Dazu kommt eine kritische Haltung dem Kapitalismus gegenüber. (vgl. Mozaik, Rheinhattan versenken, 20.6.2013) Die Gruppierung kritisiert aber auch die Art und Weise, wie Planung und Entwicklung vor sich gehen. Wenn die interviewte Person von „Planung von oben“ spricht, so hält sie fest, welchen hierarchischen Strukturen der urbane Raum unterliegt – und kritisiert sie zugleich. Die Bedeutung von Macht über und *im* urbanen Raum ist dabei ganz wichtig. Es geht dabei eher darum, die Strukturen und Prozesse, wie Räume produziert werden, sichtbar zu machen, als darum, ein besseres „Rheinhattan“ zu gestalten.

Die interviewte Person erklärt im Gespräch, dass sie sich nicht erst von gestern auf heute mit dem urbanen Raum beschäftigt. Das war auch unser Eindruck, als wir die Artikel und Mitteilungen von *Rheinhattan versenken* zu verstehen und in den urbanen Kontext einzuordnen versuchten. Deren Inhalt zeugt von gründlichen Kenntnissen urbaner Theorien und Praxen; *Rheinhattan versenken* vermittelt auf eine fundierte, reflektierte, aber auch direkte Art und Weise ihre Anliegen in Zeitungen oder im Internet. Im Kontrast dazu steht das offensive Vorgehen bei öffentlichen Veranstaltungen. *Rheinhattan versenken* verfolgt hier ihre eigene Taktik. Womöglich hat dies auch mit den Erfahrungen aus früheren Entwicklungsprozessen, wie im St. Johann, zu tun.

Wie uns die interviewte Person erklärt, ist *Rheinhattan versenken* eine Position von vielen. Das zeigt, dass ein Verständnis von unterschiedlichen Ansichten und Belangen in der Aushandlung des

urbanen Raumes vorhanden ist. Auch Lefebvre hält diese Unterschiede in seinem Recht auf Differenz hoch. Im Gespräch betont die interviewte Person, dass jede Position, somit auch eine „Fundamentalopposition“, ihren Platz haben soll. Ist der Raum von Differenzen geprägt, so ist die Position von *Rheinhattan versenken* gerade als eine der Gegenpositionen zu den Visionen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement zu verstehen. Anstatt Alternativen zu entwickeln, soll, der Gruppierung zufolge, dort überhaupt nichts geschehen, es sei denn, die Veränderungen gehen von den Bewohner_innen selbst aus. Dadurch soll den Bewohner_innen die Möglichkeit gewährt werden – und das ist der Unterschied zu dialogbereiten Gruppierungen – sich nicht in einen partizipativen Prozess einordnen zu müssen, um Einfluss auf die Repräsentation des Raumes zu nehmen. Die Rauman eignung soll emanzipativ von der Bevölkerung ausgehen.

Sich wehren abseits vom parlamentarischen Weg? Wie sieht der Horizont an Möglichkeiten aus? Die Antworten darauf erhalten wir wohl erst in ein paar Jahren. Es scheint jedoch so, dass sich die Visionen gerade durch das provokative und auffällige Handeln von *Rheinhattan versenken* zu einer Diskussionsthematik entwickelten. Ohne *Rheinhattan versenken* wäre das Hafengebiet wahrscheinlich kaum so viel diskutiert worden und mit einer solch hohen Rate in den Schlagzeilen wiederzufinden.

Auch die *Interessensgruppe (IG) Greenhattan* setzt sich mit grundlegenden Planungs- und Stadtentwicklungsfragen auseinander. Wie *Rheinhattan versenken* fokussiert sie sich unter anderem auf die Mechanismen, die den urbanen Raum prägen. Die ökologisch-nachhaltige Entwicklung ist ein weiteres Element, das die *IG Greenhattan* in die Diskussion einbringt.

IG Greenhattan – „Greenhattan ist kein Öko-Rheinhattan“

Die *IG Greenhattan* möchte, dass sich in Zukunft auf dem Hafengelände etwas bewegt. Hochhäuser sollen aber keine entstehen. Die Gruppierung setzt sich dafür ein, dass die Stadt Basel noch einmal über die Bücher geht und ihre Pläne durch eine tiefere,

grünere und eine für den Langsamverkehr freundlichere Bauweise ersetzt.

„Ein genossenschaftliches 2000-Watt-Leuchtturmprojekt für die Schweiz und das 3Land mit internationaler Ausstrahlung“, so beschreibt die *IG Greenhattan* ihre Vision in grosser, fetter und kursiver Schrift auf ihrer Webseite. Die *IG Greenhattan* versucht sich dialogbereit mit einer eigenen, ökologisch verträglicheren Vision in die Debatte um das Basler Hafensareal einzubringen. In den Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land fehlten der *IG Greenhattan* wichtige Punkte: Energie, Soziales, Wohnen, Verkehr, Parkanlagen, Freiräume und die Diskussion um die Inselform. Die Gruppierung fordert, dass Basel seinem goldenen Label als Energiestadt auch bei neuen Bauprojekten Rechnung trägt. (Greenhattan.ch)

Wer steht hinter der *IG Greenhattan*? Vier „quartierengagierte Personen aus Kleinhüningen und dem Rest Basels“ verleihen der Gruppierung ein Gesicht: Sonja Back, Philippe Bovet, Susanne Kress und Tonja Zürcher. Sie fordern gemeinsam ein „zukunftsgerichtetes genossenschaftliches Ökoquartier“, das mit den Bedürfnissen von Anwohner_innen und mit den Zielen der Stadt Basel übereinstimmen soll. (Greenhattan.ch)

Die *IG Greenhattan* setzt sich dafür ein, dass im Hafensareal ein ökologisch und sozial nachhaltiges Vorzeigequartier entstehen kann. Den Modellen der Entwicklungsvision 3Land stellt die *IG Greenhattan* ein eigenes, sozialeres und grüneres Gegenmodell gegenüber. Die Personen hinter der Gruppierung sind motiviert, sich mit ihren Anliegen dialogbereit in die Debatte einzubringen. Alle vier Gruppenmitglieder sind auch in der offiziellen Begleitgruppe zur Hafensentwicklung.

Wir führten mit drei von ihnen ein Gruppeninterview: Susanne Kress, Tonja Zürcher und Philippe Bovet. Wir fragten, was *Greenhattan* eigentlich ist und wie es zur Gruppe kam. Der Name „*Greenhattan*“ ist „ein Gegenpol zu *Rheinhattan*“, akzentuiert Bovet. Das gemeinsame Interesse an Energiefragen und grüner Entwicklung führte dazu, dass sich die *IG Greenhattan* als Arbeitsgruppe innerhalb der offiziellen Begleitgruppe zu bilden begann.

Wir fragten, wer die IG Greenhattan ist? „IG Greenhattan, das sind wir vier“, erklärt Zürcher. Sie seien jedoch offen für alle, die an der Greenhattan-Idee mitdenken und sie vorantreiben wollen. Die Gruppe ist ein geschlossener Kern, der als „gut eingespieltes Team“ auftritt, betont Kress. Die kleine Gruppe ist mit anderen Widerständigen verbunden und ist auch der IG Klybeckinsel angeschlossen.

Die vier Gruppenmitglieder versuchen sich gegen die angedachte Rheininsel mit Hochhäusern zu wehren. Bovet moniert, dass „Rheinhattan“ eher einer „Architektur aus den 1970er Jahren“ gleicht. Die Testplanung erzürnte ihre Gemüter und stiess bei den Vieren auf Unverständnis.

„Hochhäuser, vierspürige Strassen, Brücke nach Frankreich, diese Inselbeschaffung, durch die man viel Platz verliert. Wir haben das unter uns mit unseren Kenntnissen analysiert und waren mit dieser Vision, diesem Vorprojekt, überhaupt nicht einverstanden. Und wir haben gemerkt, dass diese grünen Themen oder Energiethemen bei der Begleitgruppe kaum dabei waren.“ (Philippe Bovet, IG Greenhattan)

Um auf breiteres Gehör zu stossen, trug die IG Greenhattan ihre Anliegen in die Öffentlichkeit, erklärte uns die BastA!-Politikerin, Tonja Zürcher: „Zuerst fanden wir, dass es einfach eine Arbeitsgruppe in dieser Begleitgruppe ist und dass wir uns intern ein wenig absprechen. Wir merkten dann, dass es erstens so nicht funktioniert und zweitens von der Verwaltung auch nicht so goutiert wird, wenn wir uns als Arbeitsgruppe einer Begleitgruppe öffentlich äussern. Dann fanden wir, dass die Diskussion und Meinungsbildung eigentlich ein Anliegen ist, das auch ausserhalb besteht.“ Bibliothekarin Kress bestärkt dieses Vorgehen: „Dann mussten wir uns abspalten und entschieden, dass wir unser eigenes ‚Süpli‘ kochen unter unserem Namen.“

Mittlerweile sitzt das vierköpfige Team, von vielen Sympathisant_innen unterstützt, schon etwa drei Jahre zusammen und versucht alternative Ideen zu entwickeln oder etwas, das „gescheiter wäre“

als ein Reinhattanmodell, so Zürcher. Alternativszenarien sind der *IG Greenhattan* ein Anliegen. Es ist ihnen wichtig, „dass man eine alternative Idee hat“, erklärt Zürcher, „auch, um das Spektrum, was möglich wäre, ein wenig breiter zu machen, als nur einfach Reinhattan oder nicht Reinhattan“. Tonja Zürcher betont weiter, dass Greenhattan kein „Öko-Reinhattan“ sein soll. Den Mutmassungen, dass die *IG Greenhattan* genauso bauen will, wie es die Visualisierung der Entwicklungsvision 3Land zeigt, nur ein wenig ökologischer, verwirft die Gruppierung.

„Wir wollen erstens einmal die grundsätzliche Diskussion führen mit diesen Sachen, die uns wichtig sind: Energie, Umwelt, Soziales. Unsere Idee ist jetzt einfach ein Vorschlag. Und es ist auch ein Widerstand gegen diese ganze Top-Down-Planung. Es geht jetzt nicht darum, dass man einfach diese Klötze grün anstreicht; das ist nicht das Ziel.“ (Tonja Zürcher, IG Greenhattan)

Mit ihrem Gegenmodell alleine lasse sich das Problem der Gentrifizierung wohl kaum lösen, stellen unsere Interviewpartner_innen fest, dafür braucht es im bestehenden Quartier Massnahmen gegen die steigenden Mietpreise.

Die *IG Greenhattan* sieht vor allem zwei wichtige Stränge, nach denen sich der urbane Raum verändern soll: sozial und ökologisch. Beide sind eng miteinander verbunden, sodass sich das Ökologische auf das Soziale und umgekehrt auswirkt. Durch ihre Auseinandersetzung mit grünen und sozialen Themen hat die *IG Greenhattan* eine eigene Vorstellung von der Entwicklung auf der Klybeckinsel. Die Gruppierung möchte etwas Neues entwickeln, aber zu anderen Bedingungen, als es auf den Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land zu sehen ist. Aus ökologischer Sicht sind somit Hochhäuser auszuschliessen. Trotzdem möchten sie den Raum des Basler Hafens nicht so stehen lassen, wie er ist. Es soll zu einer Veränderung kommen, aber nach modernen, nachhaltigen Bedingungen. Nachhaltig in sozialer und ökologischer Sicht, wie zum Beispiel die Umsetzung des Konzepts der 2000-Watt Gesellschaft.

Die *IG Greenhattan* tritt dialogbereit und mit einer Offenheit für eine Entwicklung im Basler Hafenaerial auf. Die Gruppierung diskutiert alternative Entwicklungen für das Hafenaerial. Die Alternativen der *IG Greenhattan* sehen es aber nicht vor, andere Interessen auszuschliessen. Die *IG Greenhattan* steckt mit ihren sozialen und ökologischen Forderungen eine Grundstruktur für weitere mögliche Repräsentationen des Raumes ab. Das bedingt aber auch, dass es keine Top-Down-Planung gibt, sondern von den Ideen der Bevölkerung ausgegangen werden sollte. So ist das Gegenmodell von *IG Greenhattan* selbst auch durch die Initiative der vier Mitglieder entstanden.

5.4 Von Unterschieden und Gemeinsamkeiten

Die widerständigen Gruppierungen haben eines gemeinsam: Sie wollen keine Rheininsel, wie sie unter anderem in der Entwicklungsvision 3Land angedacht ist. Trotzdem bestehen zwischen den Gruppierungen grosse Unterschiede: Greenhattan, Vogelinsel, Gegenmodelle im Massstab 1:100 oder „Rheinhattan“ gleich sofort versenken, unterschiedlicher können die Vorstellungen für ein Areal, das etwa 26 Fussballfelder gross ist, kaum sein. Die widerständischen Gruppierungen unterscheiden sich in ihren Forderungen und treten trotzdem gemeinsam auf *Klybeckinsel.ch* auf. Nicht nur *zwischen*, sondern auch *innerhalb* der Gruppierungen bestehen Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Während N.N. von der *WG Klybeck* gegen eine Bebauung ist, kann sich Martin Brändle gut bauliche Projekte auf dem Entwicklungsgebiet vorstellen. Auch innerhalb der *IG Klybeckinsel* gehen die Meinungen auseinander, wenn von „Visionen“ die Rede ist. Und auch die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* erklärt, dass sie lediglich für sich und nicht für die ganze Gruppierung sprechen möchte. Ihre Ansichten sollten als von „einer Person von *Rheinhattan versenken*“ verstanden werden. Die *IG Greenhattan* tritt hingegen in ihren Ansichten ziemlich geschlossen auf, so unser Eindruck. Die interviewten Gruppenmitglieder hatten dieselben Vorstellungen davon, was auf dem Areal geschehen soll und was nicht.

Wie die Meinungen innerhalb der Gruppierungen, so sind auch ihre Vorgehensweisen und Forderungen ziemlich unterschiedlich, so zum Beispiel, wenn es darum geht Alternativen für das Hafanareal zu formulieren. Während die IG *Greenhattan* ein Gegenmodell als Alternative präsentiert, zieht es *Rheinhattan versenken* vor, überhaupt nicht mit alternativen Vorschlägen zu argumentieren. Während die *Vogelinsel* ein grünes Stück Land mit artenreicher Tier- und Pflanzenvielfalt vorsieht, so geht es bei *Das Modell* darum, verschiedene mögliche Entwicklungen, auch Bauformen, auszuprobieren.

Auch wenn Unterschiede *innerhalb* und verschiedene Ziele *zwischen* den Gruppierungen vorhanden sind, so sind sie dennoch einheitlich in ihrem Nenner. Gemeinsam wehren sie sich gegen eine mögliche, zukünftige Gentrifizierung in den Quartieren.

„Wir haben unterschiedliche Ideen, wie die Neunutzung des Klybeckquais aussehen könnte. Einige von uns sehen den Hafentrückbau als Chance für den Bau eines neuen ökologischen und sozialen Stadtteils. Sie finden dazu viel Inspiration in Wohnprojekten in anderen Städten – bloss nicht in den Modellen des Planungsamts. Andere sind der Überzeugung, dass in Basel-Nord definitiv schon genug gebaut wurde, und manche sind alarmiert, weil sich im Klybeck erste Zeichen von spekulativem Hauskauf ausmachen lassen. Gemeinsam wollen wir eine Strategie entwickeln, wie Verdrängung verhindert werden kann.“ (Klybeckinsel.ch)

Der Widerstand versucht sich kollektiv, organisiert, von unten und vielfältig durchzusetzen. Claudia Studer betont im Interview, dass jede Gruppierung mit den Mitteln arbeiten soll, mit denen sie umgehen kann. Ob dies darin besteht, eine Veranstaltung zu stören oder an Begleitgruppensitzungen teilzunehmen, alle sollen es auf ihre priorisierte Art und Weise tun. Für Studer wäre es das Schlimmste, wenn sich der Widerstand spalten würde. Gruppierungen sind auch bestrebt, sich nicht gegenseitig zu bekämpfen.

Der Widerstand will sich nicht spalten lassen und tritt trotz verschiedener Forderungen gemeinsam auf. Es gibt folglich zwei

Ebenen, die von Unterschieden und Gemeinsamkeiten geprägt sind. Zum einen die Ebene *zwischen* und zum anderen jene *innerhalb* der Gruppierungen. Jede Ebene tritt, obwohl verschiedene Meinungen und Anliegen dahinter stehen, geschlossen mit eigenen Forderungen auf. Alle Gruppenmitglieder, so unterschiedlich ihre Meinungen auch sind, stehen hinter den Zielen ihres Zusammenschlusses. Jede Ebene, ob *zwischen* oder *innerhalb* der Gruppierungen, ist somit in sich heterogen zusammengeslossen, findet sich aber unter den gemeinsamen Ansichten und Forderungen, was den gemeinsamen Auftritt bestimmt. Ausser bei der IG *Greenhattan*, dort hatten wir den Eindruck, dass auch auf der Ebene *innerhalb* der Gruppierung eine einheitliche Meinung besteht.

An dieser Stelle möchten wir auf das Recht auf Differenz eingehen. Die unterschiedlichsten Standpunkte und Vorstellungen zeigen sich im urbanen Raum, deshalb spricht er auch von der „Differenz“. Das Anerkennen dieser Differenzen ist sehr zentral. Mit dem Recht auf Differenz ist es somit für unterschiedliche Positionen möglich, sich in die Raumkonzeption einzubringen. Gerade dies geschieht auch im Basler Hafenaerial. Die verschiedenen Standpunkte scheinen dort aufeinanderzutreffen. Einzelne Gruppierungen wären wahrscheinlich kaum so stark in der Aushandlung des urbanen Raumes und dessen künftigen Konzeptionen. Der Zusammenschluss zeigt, dass man gemeinsam gegen die Visionen des Bau- und Verkehrsdepartements vorgehen will, was den Widerstand als geschlossener und somit stärker erscheinen lässt.

Die unterschiedlichen Forderungen der Gruppierungen deuten auf die Vielfalt und die Differenz hin, die um die Konzeptionen des künftigen Entwicklungsgebietes bestehen. Es existiert somit eine Heterogenität in den Forderungen, die sich aber nicht gegenseitig ausspielen. So kommt es beim Vorgehen taktisch zu einem Zusammenschluss, der den Widerstand als homogene Gruppe gegen das angedachte „Rheinhattan“ erscheinen lässt. Der Widerstand ist somit heterogen und lebt gerade durch seine Vielfalt. Wenn es aber darauf ankommt, dem Bau- und Verkehrsdepartement die Stirn zu bieten, so schliesst er sich zusammen und setzt auf die gemeinsamen Nenner.

Der Widerstand scheint gemeinsam am grossen Felsen zu rütteln und versucht dabei nicht gegenseitig aufeinander loszugehen. Was dieses Vorgehen hervorbringt, das sehen wir frühestens im Jahr 2029, wenn die ersten Baurechtsverträge auslaufen. Aber was veranlasste die Widerständigen überhaupt dazu, Widerstand zu leisten? Was brachte den Widerstand ins Rollen? Wir sprachen über den sogenannten „Triggermoment“, den Zeitpunkt, der den Widerstand auslöste.

5.5 Triggermoment

Was löst urbanen Widerstand aus? Was brachte das Fass im Basler Hafensareal zum Überlaufen? Wir suchten nach den Anfängen des Widerstandes. Zudem wollten wir erfahren, wann die interviewten Widerständigen das erste Mal von der Planung vernahmen. Folglich versuchten wir zu verstehen, welche Ereignisse dazu führten, dass einzelne Bewohner_innen aktiv wurden und sich zur Wehr setzten.

Viel wurde mittlerweile um Visualisierungen oder Modelle diskutiert. Sie machen aufmerksam, interessieren und provozieren zugleich. Wer an Rheinhattan, Klybeckinsel, Rheininsel oder Greenhattan denkt, die/der erinnert sich wohl zunächst an die visualisierte Rheininsel mit Hochhäusern der Entwicklungsvision 3Land. Die ersten Visualisierungen für das Entwicklungsgebiet liegen aber noch einmal sechs Jahre weiter zurück. Im Jahr 2005 veröffentlichten die Fachhochschule Münster, die Universität Stuttgart und das ETH Studio Basel, in Kooperation mit dem Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, sogenannte „Perspektiven für ein Hafensareal“. In der Ausstellung wollte man erste „Denkanstösse“ für eine neue Entwicklung vermitteln. (Fachhochschule Münster et al. 2005) Denkanstösse, die in der Bevölkerung nur bei Wenigen ankamen. So erinnert sich Daniel Kurmann, Mitglied der IG *Klybeckinsel* und ehemaliges Mitglied der Begleitgruppe, dass er damals das erste Mal von der Idee einer Rheininsel vernahm:

„Ich habe vor ewig langer Zeit, das dürfte 2005/2006 gewesen sein, einmal eine solche Skizze gesehen mit Rheininseln. In dieser Skizze waren die ganzen Quartiere einfach mit eckigen Blöcken überzeichnet. Ich war da an der Uni und machte Studentenpolitik. Keine Ahnung, wie wir das zugespitzt bekamen, auf offiziellem Weg auf jeden Fall nicht. Dann fanden wir einfach, dass es ein Witz, dass es ein ‚Seich‘ ist und haben das eigentlich wie wieder vergessen.“ (Daniel Kurmann, IG Klybeckinsel)

Als unrealistisches Projekt konnte Kurmann das Angedachte „nicht wirklich ernst“ nehmen. N.N. von der WG Klybeck erfuhr zur selben Zeit von den „hübschen Modellchen“. Auch er konnte die Skizzierungen nicht ernst nehmen: „Da empfand ich das nicht als Realität oder dass es jemals so wird.“ Die ersten Projekte von Studierenden schienen somit kaum auf grosse Beachtung gestossen zu sein. Erst bei den Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land kam der Stein richtig ins Rollen. Das Modell mit einer Hochhauslandschaft auf einer Rheininsel löste bei vielen Quartierbewohner_innen Entsetzen aus.

Für den Kundenmaurer Markus Spies von *Das Modell* war die erste Begegnung mit den Visualisierungen und den Modellen der Entwicklungsvision 3Land ein Schockerlebnis: „Das war für mich ein ‚Haupterschrecken‘, dass einfach die ganze Fläche überbaut werden soll.“ Er war dermassen empört, dass er zu handeln begann. Spies fand, dass das „wirklich alle etwas angeht“ und hängte kurzerhand Plakate für einen Besichtigungstermin, den er zuvor mit dem Bau- und Verkehrsdepartement abmachte, im Quartier auf. Eine für den Widerstand wegweisende Aktion, so wie wir aus mehreren Interviews erfahren konnten. Spies betont im Interview, dass er hier in ein „Wespennest“ gestochen hatte. Durch seine Aktion kam ein Besichtigungstermin zustande, bei dem das Bau- und Verkehrsdepartement vom grossen Interesse der Quartierbevölkerung überrannt wurde. Das aufgestochene Wespennest hinterliess nicht nur bei der Verwaltung seine Spuren. Die Quartierbevölkerung fing an zu realisieren, dass da etwas vor sich geht im Hafengebiet.

Für Grossrätin Heidi Mück waren es auch die Visualisierungen, die sie animierten, sich gegen eine solche Bebauung zu wehren. Es war die Zeit, als „verschiedene Gruppierungen wie Pilze aus dem Boden schossen“, erklärte Mück. Das Rheininselmodell provozierte, das war auch bei Claudia Studer nicht anders: „Mich haben sie provoziert, diese Visualisierungen, die in den Medien kamen. Ich dachte: ‚gopferdelli‘ was ist jetzt hier für ein Gedanke dahinter.“ Zunächst konnte sie das Ganze „nicht so recht ernst nehmen“ und hielt es für einen Aprilscherz. Als dann aber zwei Jahre später die Gemeinden Basel, Hunningue und Weil am Rhein einen Vertrag über die gemeinsame Entwicklung des Dreilandgebietes unterzeichneten, schien sich die Lage für Studer zu verschärfen: „In dem Moment, wenn Verträge abgeschlossen werden, muss man es ernst nehmen.“ Zum Zeitpunkt, als die drei Gemeinden ihre Planungsabsichten vertraglich dingfest machten, wurde Studer aktiv und machte in der Arbeitsgruppe der *WG Klybeck* mit, die die Entwicklung aufmerksam verfolgte: „Da ist eine Endnutzung geplant, und das will ich im Auge behalten.“

Studer war nicht die Einzige. Nicht nur im Auge zu behalten, sondern aktiv „das von Anfang an zu bekämpfen“, wollte *Rheinhattan versenken*. Die Visualisierungen provozierten die Mitglieder hinter der Gruppierung. Die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* erzählte uns im Gespräch, dass man „es wirklich nicht erwartet“ hatte. Es seien die Grösse und der Umfang des Projektes, die eine Ohnmacht auslösen, wovon man „erschlagen werden kann“. Das aktivierte den Widerstand, denn „es war wie klar, hier passiert etwas ganz Grosses“. Begriffe wie „soziale Durchmischung“ seien zudem noch „eine absolute Kampfansage an die ärmeren Bewohner einer Stadt“, moniert die Person von *Rheinhattan versenken* im Gespräch. Das Modell der Entwicklungsvision 3Land schien lediglich noch das I-Tüpfelchen gewesen zu sein. Wir fragten, zu welchem Zeitpunkt das Mass voll war.

„Ich glaube das ist es für mich schon lange. Das sehen alle unterschiedlich, aber bei mir passierte das eigentlich schon im St. Johann, als ich merkte, was hier genau passiert. Es kommt dann sehr darauf an, wen du fragst. Da ich mich ohnehin schon lange dafür interessie-

re, ist es noch schwierig zu sagen, zu welchem Zeitpunkt. Ich glaube das Mass, was Stadt- und Quartierentwicklung in Basel angeht, ist schon lange voll. Ich hoffe, dass immer mehr das auch denken.“
(N.N., *Rheinhattan versenken*)

Einzelne Widerständige vernahmen zu unterschiedlichen Zeiten von den Zukunftsvisionen im Basler Hafeneal. Während Studierendenprojekte kaum auf Beachtung stiessen, erwachte der Widerstand schliesslich mit der Entwicklungsvision 3Land und der trinationalen Planungsvereinbarung.

Mit der Suche nach dem Triggermoment fragten wir uns, welche Ereignisse dazu führten, dass der Widerstand zustande kam. Es steckt auch die Frage dahinter, was es denn braucht, damit die Bevölkerung anfängt, sich für ihr Wohnumfeld einzusetzen. Es kann hier nicht im Detail beantwortet werden, was urbaner Widerstand im Allgemeinen auslöst. Im Fall des Basler Hafeneals konnten wir jedoch anhand der Interviews mit Widerständigen Antworten dazu erhalten, was ihrer Wahrnehmung nach dazu führte, dass sie sich gegen die Konzeption eines neuen Stadtteils, wie es in der Entwicklungsvision 3Land angedacht ist, zu wehren versuchen.

Die Auslöser für den Widerstand waren die Visualisierungen der Entwicklungsvision 3Land. Die Bilder visualisieren eine mögliche Bebauung der Klybeckinsel. Sie zeigen somit eine Konzeption – nach Lefebvre eine mögliche Repräsentation des Raumes – eines urbanen Stadtteils auf einer Rheininsel. Bevor es überhaupt mit der Quartierbevölkerung zu einer Auseinandersetzung mit deren Wünschen und Anliegen kam, stand plötzlich eine Visualisierung davon im Raum, wie der zukünftige, neue Stadtteil aussehen könnte. Das war für viele sehr überraschend und ein Schock.

Zum einen war für die interviewten Widerständigen die Angst einer drohenden Gentrifizierung der Antrieb sich zu wehren. Sie befürchten, dass eine moderne Hochhausinsel Spekulationen auf die Liegenschaften der umliegenden Quartiere generieren würde. Zum anderen war es, so wie es die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* betonte, der Moment der Überraschung. Dass

einfach etwas in unmittelbarer Nähe geplant wird und plötzlich diese Visualisierungen dastehen, das machte ihn ohnmächtig. Gleichzeitig animierte das auch dazu, das gesamte Verfahren der Planung zu hinterfragen. Mehrere interviewte Personen sprechen von einer „Top-Down-Planung“, da die Bevölkerung bei der Erarbeitung der ersten Entwürfe nicht miteinbezogen wurde.

Gerade die Konzeptionen von Plänen und Modellen lassen erahnen, wie die Menschen ihren Raum künftig (be)leben können. Lefebvre nennt diese *Repräsentation des Raumes* mit seinen Konzeptionen auch den „dominanten Raum“ einer Gesellschaft. (Lefebvre 2000: 48-49) Wer die Konzeptionen vorgibt, beherrscht somit den Raum, bestimmt über die Wahrnehmung des Raumes und gibt vor, wie er gelebt werden kann. Dieser somit angedachte *gelebte Raum* könnte sich möglicherweise stark von jenem der beiden umliegenden Quartiere unterscheiden, so dass zwei verschiedene Welten aufeinandertreffen würden. Die unterschiedlichen Raumvorstellungen führten zum Widerstand.

Nachdem der Widerstand seine Fahrt aufnahm, verstummte die anfängliche Euphorie im Bau- und Verkehrsdepartement. Seither halten man daran fest, dass die Visualisierungen lediglich provozieren sollten. (WOZ, 19.12.2013, Posselt) Was im ersten Anlauf mit den Vorstudien von Studierenden nicht ganz gelungen war, begann dann im zweiten Versuch Früchte zu tragen. Wir möchten deswegen genauer auf die Modelle und Visualisierungen eingehen.

5.6 Provozierter Widerstand?

New Basel oder die Entwicklungsvision 3Land sollen Basel fit machen für die Zukunft. Die Quartierbevölkerung empfand diese Visionen und deren Visualisierungen und Modelle als ein Schlag ins Gesicht. Es formierte sich Widerstand und einige von ihnen, wie Martin Brändle von der *WG Klybeck*, hätten wohl am liebsten mit den Modellen eine „Grillparty“ gemacht und „über den Holzklötzlein dieses Modells zusammen Würstlein gebraten“. Unterdessen empfiehlt er dies dem Bau- und Verkehrsdepartement als

symbolischen Neustart und als Ausweg aus der unmöglichen Situation, in die sich das Departement mit den Rheinhattan-Visualisierungen manövriert habe.

Der Widerstand hat möglicherweise schon einiges bewirkt. Es scheint, als würde sich das Bau- und Verkehrsdepartement wieder von den anfänglichen Plänen distanzieren. So hält die Basellandschaftliche Zeitung im Interview mit Baudirektor Hans-Peter Wessels fest, dass „noch nichts in Stein gemeisselt“ sei. Während bei der Entwicklungsvision 3Land noch die Rheininsel den Platz als unverzichtbares „Herzstück“ einnahm, konzentriert man sich von nun an „primär auf den Hafen“. Deswegen entstand auch das neue Projekt „Hafen-Stadt“ mit dem neuen Containerterminal und dem dritten Hafenbecken. Ob es jedoch wieder eine Rheininsel geben soll, das sei nun nicht mehr klar. Die Priorität einer Rheininsel sei auch bei einer Verlegung der Hafenbahn nicht mehr gegeben. Einen Richtungswechsel, den auch die Basellandschaftliche Zeitung hinterfragt: „Der Optimismus im Ton sowie die bereitwillig zur Verfügung gestellten Hochhaus-Visualisierungen liessen allerdings den Eindruck aufkommen, die Ideen wären ziemlich konkret.“ (bz Basel, 2.7.2013, Jermann a/b)

In der Studie *Raum & Macht: Die Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit. Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt* (Mäder et al. 2014) führten wir Gespräche mit prominenten Vertretern aus der Regierung und der Politik. Auch sie betonten die Unverbindlichkeit der Rheininselmodelle. Kantonsbaumeister Fritz Schumacher sieht in den Visualisierungen die Möglichkeit, Denkprozesse anzustossen. Thomas Kessler, Leiter der Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt, betont, dass man lediglich provozieren wollte. Und Hans-Peter Wessels, Regierungsrat für das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, hält positiv fest, dass es mit den Hochhaus-Visualisierungen gelungen sei, die Bevölkerung dafür zu interessieren. (Mäder et al. 2014: 258-263)

Wir befragten einzelne Widerständige zu dieser (hier nur knapp angedeuteten) Reaktion seitens der Verwaltung und der Politik. Sie findet sich in unserer Publikation *Raum & Macht* (Mäder et al. 2014) weiter ausgeführt. Die Wahrnehmungen der interviewten

Widerständigen sind unterschiedlich. Während es die einen wirklich als eine Provokation ansehen, fühlen sich andere hintergangen und sehen darin nichts als faule Ausreden. Daniel Kurmann von der IG *Klybeckinsel* ist eine der kritischen Stimmen:

*„Für solche Wettbewerbe bezahlst du sehr, sehr viel Geld. Da kannst du mir nicht kommen und sagen, dass es für die Aktivierung der Bevölkerung ist. Das ist eine Lüge. Das ist einfach eine Rechtfertigung, warum man da so Modelle hat. Das war nicht zur Aktivierung oder Animierung. Das ist bereits ein Teil der Planung.“ (Daniel Kurmann, IG *Klybeckinsel*)*

Kurmanns kritische Haltung gegenüber der Vorgehensweise des Bau- und Verkehrsdepartements teilen auch andere. Die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* sieht es als „positive Umdeutung im Nachhinein“, die als Antwort auf die heftige Reaktion des Widerstandes zu betrachten sei:

*„Die haben natürlich nicht erwartet, dass gerade so heftiger Widerstand kommt. Und dann zu finden, dass sie nur die Diskussion anregen wollten, also Entschuldigung, das ist ‚herzig‘. Du schreibst nicht einen Wettbewerb aus mit X beteiligten Architekturbüros, nur um eine Diskussion anzuregen. Es ist ja klar, dass sie das planen. Es ist auch klar, dass es vielleicht nicht ganz so rauskommt, wie es jetzt auf diesen Bildern und Modellen aussieht. Aber du wirst ja nicht so etwas in Auftrag geben und in diesen Dimensionen denken, um danach einen Naturpark hinzubauen. Und wenn sie die Diskussion und die Bevölkerung dazu anregen wollten, dann haben sie es ja erreicht.“ (N.N., *Rheinhattan versenken*)*

Was Planungsprozesse alles auslösen können, das wird im Basler Hafengebiet mehr als sichtbar. Planen ohne die Bevölkerung, das kommt nicht gut an und macht misstrauisch. Martin Brändle von der *WG Klybeck* hält es für durchaus möglich, dass das Vorgehen der Planung eine „pure Dummheit“ war.

Die Provokation kam an, jedoch kamen nicht nur die erhofften konstruktiven Reaktionen zurück. Die Visualisierungen provozierten mehr Widerstand als Planungsvorschläge: „Also, sie provozieren Widerstand, der irrational sein kann. Jeder Widerstand gegen dieses Rheinhattan ist in meinen Augen berechtigt, weil es so dumm ist. So dumm! Und dann beschweren sie sich, dass immer dieser Begriff ‚Rheinhattan‘ kommt, obwohl er die Pläne auf den Punkt bringt“, erklärt Brändle. Angeheizt ist die Stimmung auch bei Markus Spies von *Das Modell*. Er vermutet, dass es „eine reine Notlüge“ ist. Die Visualisierungen seien trotzdem ernst zu nehmen, denn „das ist ganz klar, die hatten wirklich diese Visionen: Hochhäuser, Hochhäuser, Hochhäuser“, erklärt uns Spies und hält es für „verrückt, was die sich anmassen“.

Tonja Zürcher von der IG *Greenhattan* sagt, dass sie es im Nachhinein „auch so verkaufen“ würde. Die Kleinhüngerin empfindet es aber nicht unbedingt nur als negativ, dass diese Visualisierungen gemacht wurden. Wie viele andere wurde auch sie erst durch die Visualisierungen auf die Brisanz der Testplanung aufmerksam: „Solange es irgendwelche Wörter sind, hat man das Gefühl, dass man es noch beeinflussen kann und sobald es eine Visualisierung ist, merkt man, wie weit diese Planung eigentlich schon ist. Darum hat es sicher viele Leute aufgerüttelt, was nicht unbedingt schlecht ist“, so Zürcher. Aber dass es von der Regierung rein provokativ gemeint war, ohne Verbindlichkeit für die weitere Planung, das hält auch sie nicht für wahrscheinlich:

„Es war nicht nur provokativ beabsichtigt gewesen, weil sonst müssten die Verwaltung und die Politik jetzt ganz anders damit umgehen; eine Begleitgruppe ernst nehmen und alternative Ideen wirklich ernst prüfen und nicht einfach so weiterfahren, wie es jetzt mit dieser Testplanung vorgeleistet ist.“ (Tonja Zürcher, IG Greenhattan)

Zürcher denkt, dass die Testplanung für die Planer_innen noch bis heute eine gewisse Verbindlichkeit hat. Dass Ideen der Quartierbevölkerung ohne politischen Druck ihren Einzug in das Projekt finden, hält sie für unwahrscheinlich, denn „wenn das so wäre, dann müssten die Politik und die Verwaltung in diesen

drei Jahren, seit die Testplanung her ist, die Rückmeldungen der Quartierbevölkerung oder allgemein von Leuten, wirklich wie ein Schwamm aufgesogen und eingeplant haben. Und das ist überhaupt nicht der Fall. Es ist sicher nicht so, dass man es nur wegen der Provokation gemacht hat“. Ein Zweifel, den auch Claudia Studer von der *IG Klybeckinsel* teilt: „Da hat der Herr Kessler Recht. Obwohl ich bezweifle, dass es wirklich eine gezielte Provokation war, hatten mich diese Visualisierungen provoziert.“ Grossrätin Heidi Mück betont, dass es dem Bau- und Verkehrsdepartement wirklich „voll gelungen“ sei, die Bevölkerung aufmerksam zu machen, jedoch nicht im Positiven.

„Ich finde es eigentlich eine Frechheit. Ich redete mal mit dem Hampe Wessels, und er in seiner nonchalanten Art: ‚Wir wollten provozieren und das ist uns ja gelungen.‘ Klar ist es ihnen gelungen, aber dann könnte man ja auch einmal öffentlich sagen, dass es nicht so gemeint war. Aber dass sich jetzt einmal einer hingestellt und gesagt hätte, dass sie es nicht so gemeint hätten und es ein Fehler war oder irgendein Luftballon, der platzte, das haben wir nie gehört.“ (Heidi Mück, Grossrätin und IG Klybeckinsel)

Die Grossrätin, die mit Tonja Zürcher das Co-Präsidium bei BastA!⁵ innehat, empört es, dass die Regierung nicht bereit ist, einen Schritt zurückzugehen. Sie sieht in der aktuellen Haltung nichts als „Beschwichtigungsversuche“. Ohnehin ist es ein schmaler Grat zwischen „aufmerksam machen“ und „provozieren“. Eine solche Reaktion aus der Bevölkerung hätte die Verwaltung wohl kaum erwartet. Die Provokation trägt nun ihre Frucht: den Widerstand.

5 BastA!: Basels starke Alternative. „BastA! versteht sich als Forum von Personen, die sich offen und kritisch mit der sich wandelnden Gesellschaft auseinandersetzen wollen. Wir greifen in das politische Geschehen ein, oppositionell, auf der Strasse oder im Parlament, wo BastA! gemeinsam mit der Grünen Partei die Fraktion Grünes Bündnis bildet. Wir sind auf der Suche nach neuen Wegen linker Politik, ausserhalb der Konkordanz, frech und konsequent, konstruktiv und anregend“. (basta-bs.ch)

Wir fragten uns zu den Visualisierungen, wieso es immer noch dieselben Bilder der Entwicklungsvision 3Land sind, die zur Diskussion stehen? Wenn diese nicht als verbindlich gelten, wieso wurden dann keine Bilder oder Modelle von alternativen Entwicklungsideen erstellt? Nach drei Jahren sind mittlerweile so viele verschiedene Konzeptionen vorhanden, dass im Grunde genommen verschiedenste Abbildungen als Planungsgrundlage dienen müssten. Möglicherweise wäre die Situation weniger angeheizt, wenn es Abbildungen von Alternativszenarien geben würde.

Das Visuelle vermittelt meist mehr als das Gehörte. Auch einige Interviewpartner_innen machten darauf aufmerksam, dass die Visualisierungen eigentlich eher unglücklich seien und eine fertige, konkrete Planung vermitteln würden. So betonte Tonja Zürcher von der *IG Greenhatten*, dass gerade Bilder meist sehr konkret wirken und, solange etwas lediglich diskutiert wird, noch als offener und veränderbar angesehen wird.

Wohnen ist ein existenzielles Bedürfnis, darum scheint es wohl nicht bei allen gut angekommen zu sein, dass gerade hier Provokationen stattfinden. Niemand will ihr/sein Dach über dem Kopf verlieren. Durch die Visualisierungen kamen Ängste um die Veränderung des eigenen Wohnraumes auf. Die „positive Umdeutung im Nachhinein“, so wie es die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* beschreibt, seitens der Verwaltung und der Politik, führte dazu, dass sich die Situation noch weiter verschärfte.

Die Situation gleicht eher einem wirren Durcheinander als einem klaren Planungsvorgehen. Ist das die gewünschte, provozierte Situation? Warum ging man nicht schon spätestens im Jahr 2005 auf die Bevölkerung zu und versuchte mit ihr in Kontakt zu treten? Wieso zieht es das Bau- und Verkehrsdepartement vor zuerst zu provozieren anstatt zu diskutieren? Der Widerstand lässt erkennen, dass ein Bedürfnis nach Partizipation im Planungsprozess besteht. Mit einer Mitwirkungsvereinbarung und einer Begleitgruppe versuchte die Verwaltung diesem Verlangen entgegenzukommen.

5.7 Begleitgruppe als Begleiterscheinung?

Mitwirkung, Mitbestimmung oder Partizipation sind Begriffe, welche die Debatte um das Basler Hafenaerial ständig aufs Neue anheizen. Während Gentrifizierung das eine Problem ist, stören sich auf der anderen Seite viele Widerständige daran, dass es ihnen verwehrt bleibt, etwas dagegen unternehmen zu können. Zwei Probleme die eng miteinander verbunden sind und zum Konflikt führten. Um der Quartierbevölkerung eine Stimme zu geben, entstand im Jahr 2012 unter der Leitung des Bau- und Verkehrsdepartements eine sogenannte Begleitgruppe. Diese soll den Dialog zwischen den Quartierbewohner_innen und dem Bau- und Verkehrsdepartement fördern, damit auch die Anliegen der ersteren in die Planung einfließen können. Zudem erhalten die Mitglieder der Begleitgruppe auch Informationen zum Stand der Planung. (Mitwirkungsvereinbarung Hafen 2014)

Wie funktioniert ein solches Begleitverfahren? Wie können Alternativen Gehör finden? Und auf welchem Weg ist dafür vorzugehen? In solchen Fragen dreht sich in Basel alles um den Paragraphen 55 der kantonalen Verfassung. Mit wenigen Worten verpflichtet sich der Staat, die Quartierbevölkerung bei Entwicklungsfragen mit einzubeziehen:

*„Der Staat bezieht die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.“
(Verfassung des Kantons Basel-Stadt 2014)*

Mit der Begleitgruppe versuchte die Verwaltung einen Schritt auf die Bevölkerung zuzugehen. An den Begleitgruppensitzungen sollen Fragen und Anliegen der Bevölkerung und der angrenzenden Unternehmen ein Gesicht erhalten und bearbeitet werden. (Hafen-Stadt.ch)

In einer Mitwirkungsvereinbarung hält das Bau- und Verkehrsdepartement die Spielregeln fest. Das Konzept einer Rheininsel scheint auch in dieser Mitwirkungsvereinbarung unausweichlich zu sein. Die Inselform beschränkt den Rahmen der Optio-

nen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hält daran fest, dass mit „der Schaffung einer dicht bebauten Rheininsel“ ein „prägnantes Stück Land entstehen“ soll. Ferner werden auch nur die Anliegen berücksichtigt, die „sinnvoll und möglich“ sind. (Mitwirkungsvereinbarung Hafen 2014) Wer entscheidet jedoch, was sinnvoll und was möglich ist? Ist ein Vorschlag, der keine Rheininsel vorsieht, auch sinnvoll oder möglich?

Die Begleitgruppe hat der Mitwirkungsvereinbarung zufolge einen begrenzten Handlungsspielraum. So werden in der „Verfahrensdefinition betr. Mitwirkung im Projekt ‚Hafen- und Stadtentwicklung 3Land‘“ die Richtlinien für die Bewegungsfreiheiten dieser Begleitgruppe festgehalten. Was ist also alles erwünscht? Ideen einwerfen ja, entscheiden nein: „Diese Begleitgruppe (BG) hat keine Entscheidungskompetenzen, hat aber das Recht alle sie interessierenden Fragen zum Entwicklungskonzept Rheininsel einzubringen, der Verwaltung Vorschläge zu machen.“ Die Verwaltung ist ihrerseits verpflichtet, die Vorschläge und Anträge zu prüfen und begründete Antworten zu liefern. (Mitwirkungsvereinbarung Hafen 2014)

Die Begleitgruppe hat keine Entscheidungsmacht, aber die Möglichkeit Vorschläge zum Entwicklungskonzept Rheininsel einzuwerfen. Wieso müssen sich aber diese Vorschläge um das „Entwicklungskonzept Rheininsel“, somit um die Form einer Insel, drehen? Sollten die Visualisierungen einer Rheininsel nicht lediglich zur Provokation dienen? Oder steckt da doch schon mehr dahinter? Wir unterhielten uns mit mehreren Mitgliedern der Begleitgruppe. Wir fragten nach ihrer Meinung zur Begleitgruppe und deren Handlungsmöglichkeiten.

Markus Spies von *Das Modell* ist Mitglied der Begleitgruppe und steht ihr durchaus kritisch gegenüber. Wir fragten ihn, wie er die Möglichkeiten von Mitwirkung wahrnimmt. Er erklärte uns: „Wenn ich ehrlich sein will: ein wenig wie eine Farce. Mir kommt es ein wenig wie so eine lästige Pflicht vor, die das Baudepartement hat“, so Spies und verweist auf den Paragraphen 55. Obwohl die Verwaltung verpflichtet ist, die Anliegen zu prüfen und zu beurteilen, so hat Spies dennoch manchmal „das Gefühl,

dass das nicht wirklich ernst genommen wird“ und ergänzt, dass schon mehrere Leute ausgetreten sind. Zu Beginn dieses begleitenden Mitwirkungsverfahrens stiess es Spies zudem sauer auf, dass es eine Schweigepflicht gab. Seinem Demokratieverständnis entsprach das nicht. Kurze Zeit später wurde diese aber wieder fallen gelassen.

Was führte zu dieser Wahrnehmung? Spies erklärt uns das Beispiel mit den Zwischennutzungen auf dem Hafengebiet. Er bemängelt, wie „diese Zwischennutzung von hier drüben vom Migrolareal einfach klammheimlich vergeben wurde, obwohl uns hoch und heilig versprochen wurde, dass wir erfahren würden, wann diese Ausschreibung läuft“. Nicht einmal ein Hauch von Mitwirkung konnte Spies vernehmen und war empört, „weil wir auch schlichtweg die ganze Zeit angelogen wurden“. Zurücktreten will er aber trotzdem nicht, das scheint ihm die falsche Strategie zu sein, da Spies den „direkten Draht zum Bau- und Verkehrsdepartement“ als wichtig empfindet.

Daniel Kurmann von der *IG Klybeckinsel* fand, dass er „in solch einem Rahmen eigentlich arbeiten kann“ und merkt weiter an: „Ich habe eine Zeit lang Studipolitik gemacht und viel Erfahrung mit Feigenblattdemokratie.“ Kurmann hatte aber von Anfang an keine falschen Hoffnungen:

„Ich habe von Anfang an nicht damit gerechnet, dass man dort hinein geht, man angehört und das dann umgesetzt wird. Es war für mich von Anfang an klar, dass man es wegen des Gesetzesartikels machen muss. Und dann macht man das irgendwie so, dass man sich nicht zu fest in die Quere kommt. Aber so, dass man es rechtfertigen kann, dass man es gemacht hat. Ich habe jetzt nicht die riesen Schritte oder riesen Eingeständnisse erwartet.“ (Daniel Kurmann, IG Klybeckinsel)

Wenn die eigenen Vorschläge schon in den Akten landen, so hatte der Klybecker dennoch die Erwartung, an mehr Informationen zu gelangen: „Der implizite Deal ist ja eigentlich, dass man in den Informationsfluss hineinkommt. Dadurch kann man sich sozusagen

gen noch äussern, währenddessen sie die Entscheidungen noch am Fälligen sind. Das wird zwar nicht alles aufgenommen, aber man hat sozusagen ein wenig Vorabinformation.“ Eine Hoffnung, die Kurmann schnell wieder aufgeben musste.

„Das wäre erledigt, wenn man einige Infos bekommen würde und sozusagen mal Kommentar abgeben könnte dazu und sie sagen ‚nein machen wir nicht‘. Damit wäre Mitwirkung eigentlich schon erfüllt gewesen. Zumindest so etwas habe ich eigentlich schon erwartet. Und dann vielleicht ein, zwei Informationen, die noch nicht gerade öffentlich sind, dass man ein wenig in den Prozess eingebunden wird. Das habe ich eigentlich erwartet. Da bin ich vor allem enttäuscht worden.“ (Daniel Kurmann, IG Klybeckinsel)

Noch besorgniserregender als der Informationsfluss waren für Kurmann Lügen und falsche Hoffnungen, so wie bei der Finanzierung des Hafens:

„Zunächst hiess es an der Quartierinfo, dass das neue Quartier den Hafen nicht finanzieren muss. Das wäre ja schon mal klar, wenn es den Hafen finanzieren müsste, dann muss auch Kohle reinkommen. Nach dem Ausgabenbericht war in einer Präsentation plötzlich von Mitfinanzierung, Teilfinanzierung die Rede. Dann habe ich sie ein paar Sitzungen später darauf angehauen, was da jetzt los sei. Da haben sie gefunden, dass sie sich nicht mehr daran erinnern können. Wenn du wenigstens so abgewiesen wirst so wegen ‚nein das geben wir euch nicht‘ oder ‚da könnt ihr nicht mitentscheiden, da entscheiden wir so, und so haben wir entschieden‘, das wäre noch das eine. Aber es ist recht verlogen in den kleinen Abläufen. Man weiss nicht, was im Hintergrund läuft und dann wird man immer paranoider. Schlussendlich haben sie gezeigt, dass sie uns auch anlügen könnten und keine Konsequenzen zu fürchten haben. Und das ist für mich schon ein schwieriger Punkt. Du weisst dann überhaupt nicht mehr, auf was du dich verlassen und was du glauben kannst. Je nach Bedarf werden irgendwelche Floskeln ausgeteilt. Und sie können uns eben auch widersprüchliche Informationen ausgeben. Einmal ist es

so, einmal ist es so und einmal kann man sich nicht mehr erinnern. Das zeugt für mich doch davon, dass wir überhaupt nicht ernst genommen werden.“ (Daniel Kurmann, IG Klybeckinsel)

Für Kurmann wäre es unmöglich, in die jetzige Situation zu gelangen, wenn die Verwaltung von Anfang an auf die Bevölkerung zugegangen wäre. Die beiden Fronten, Verwaltung und Widerstand, spielen da die Hauptrollen: „Es geht eigentlich fast nur, wenn sozusagen irgendeine ‚graue Macht‘ im Hintergrund versucht, so fest wie möglich auszuholen, um irgendetwas durchzubringen, bei dem sie genau wissen, dass wir dagegen sind“, so Kurmann. Dass für ihn die Verwaltung gegen das Gesetz verstosse, brachte das Wasser zum Überlaufen. Kurmann zog den Hut und verkündete an der Informationsveranstaltung der *IG Klybeckinsel* seinen Austritt aus der Begleitgruppe. Er erklärt, dass die Begleitgruppe ohnehin zu spät kam, da die erste und zweite Stufe mit den verschiedenen Rheininselmodellen ohnehin schon stattgefunden hätten. Trotz allem könnte sich Kurmann vorstellen, wieder in die Begleitgruppe einzutreten, jedoch nur, „wenn man das unter irgendwelchen Spielregeln durchführen könnte, an die die Stadt sich auch halten müsste. Aber in dieser Art weiter zu machen, bringt es einfach nicht“. Die ganze Arbeit, die er und viele andere in den „institutionellen Begleitgruppenweg“ hineinsteckten und die dann irgendwo abgelegt wird, erzeugt Frust.

Die *IG Greenhatten* verbindet eine etwas andere Geschichte mit der Begleitgruppe. Ohne die Begleitgruppe gäbe es wohl keine *IG Greenhatten*. Susanne Kress von der *IG Greenhatten* teilt dieselbe Wahrnehmung wie Daniel Kurmann und hatte die Begleitgruppe „nach dem ersten Enthusiasmus, schon eher als Feigenblatt verstanden“. Trotz den mühsamen dreistündigen Sitzungen, empfand sie es als wertvoll, dass sie am Schluss eigene Empfehlungen abgeben konnten. Ihre Kollegin Tonja Zürcher sieht das anders:

„Ja da ist der Regierungsrat Wessels ganz stolz darauf. Er findet, dass dies das tolle Ding ist, das wir machen konnten. Wir erarbeiteten in der Begleitgruppe unsere Empfehlungen und das durften wir dann ‚netterweise‘ der Kommission zustellen. Ich finde, dass der

Begleitgruppenprozess vom Regierungsrat sehr gut verkauft wird. Aber ich meine, diese Kommission hat eine Adresse, man hätte das denen auch ohne Begleitgruppe schicken können.“ (Tonja Zürcher, IG Greenhattan)

Tonja Zürcher empfand es dennoch als hilfreich für die Meinungsbildung, dass sie selber etwas formulieren konnten, auch wenn das zunächst lediglich zur Kenntnis genommen, dann durchgewinkt und schliesslich ad acta gelegt wurde. Möglichkeiten für eine echte Partizipation durch die Begleitgruppe sieht Zürcher auch zukünftig keine. Ihr Kollege Philippe Bovet empfindet es trotzdem wichtig, „bis zu einem bestimmten Punkt als Greenhattan dabei zu bleiben“, hat aber ab und zu auch „die Schnauze voll“, weil er das Gefühl hat, dass es eine Zeitverschwendung ist und es sich nicht lohnt, sich zu engagieren: „Unsere Vorschläge und Bemerkungen werden nur höflich und oberflächlich gehört. Die Begleitgruppe wäre dann eine reine Fassade oder Farce.“

Viel reinstecken und, wenn es hart auf hart kommt, die Hände gebunden haben. Wie Spies von *Das Modell* moniert auch die IG Greenhattan die Vergabe der Zwischennutzungen, die sie aus der Zeitung entnehmen mussten. Obwohl Kress von der Begleitgruppe hoffte, dass es besser enden würde als bei jener bei der Erlennatt, findet sie heute „das mit dem Feigenblatt wirklich die richtige Bezeichnung“.

Während die einen noch Hoffnungen in die Begleitgruppe setzten, hatten andere diese gar nicht erst. Die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* sieht in diesem Vorhaben „einen Versuch, den Widerstand zu entzähnen, einzubinden und zu entwaffnen“. Von Partizipation sei hier nicht die leiseste Spur zu sehen.

„Es muss nicht jeden Monat ein Stündchen ein wenig miteinander reden sein. Das ist doch keine Partizipation. Das ist doch Blödsinn. Es interessiert mich wirklich nicht. Ich finde auch nicht, dass das Gefäss oder dieser Artikel noch gestärkt werden müsste. Ich finde, man sollte jegliche Partizipationsgremien verlassen und sich selber orga-

nisieren und selber einfach schauen, wie man leben will in seinem Umfeld.“ (N.N., Rheinhattan versenken)

Das Schicksal selbst in die Hand nehmen und sich auf der Strasse oder im Haus vernetzen, empfindet die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* wertvoller als „an die Versprechungen der Begleitgruppe und der Stadt zu glauben und zu hoffen, dass es ab und zu ein Zückerchen gibt“.

Auch Martin Brändle von der Klybeckgenossenschaft sieht für die Begleitgruppe keine Zukunft und bezeichnet sie als „Instrument der Repression“. N.N. von der *WG Klybeck* führt weiter dazu aus: „Sie sagen schon ganz genau, wo die Schäflein durchmüssen.“ Dadurch hat die Begleitgruppe eine „undankbare Rolle“, betont Claudia Studer von der *IG Klybeckinsel*, der *WG Klybeck* und dem *Mietshäuser-Syndikat Basel*. Sie sieht in der Begleitgruppe aber „irgendwie auch die Konstante“. Sie selber würde sich jedoch zu sehr an diesen Sitzungen nerven und hätte nicht so einen langen Atem dafür. Dennoch erachtet sie es als wichtig, sich in der Begleitgruppe zu engagieren, kann aber auch gut verstehen, wenn jemandem der Kragen platzt, so wie Kurmann.

Nicht nur auf der Seite des Widerstandes bestehen Zweifel am Begleitverfahren, sondern auch auf der Seite der Verwaltung. Thomas Waltert vom Bau- und Verkehrsdepartement räumt ein, dass man mit der Beteiligung auch an Grenzen gestossen sei. Viele einzelne Interessen, die einen gesamtregionalen Charakter vernachlässigen und somit keine „allgemeine Optik“ haben, machen eine Integration in die Planung nicht einfach. Waltert betont, dass man eine zusätzliche Partizipation erwäge, die der Stadt im Gesamten gerecht werde. Der Quartierfokus ist ihm wichtig, trotzdem gäbe es auch gesamtstädtische und trinationale Aspekte die mit zu berücksichtigen seien. Welches das beste Format dafür sei, daran arbeite man gegenwärtig, erklärt Waltert.

Mitwirkung und Partizipation sind aktuelle Themen und werden es auch in Zukunft bleiben. Wem platzt als nächstes der Kragen? Wer macht in der Begleitgruppe weiter? Spies gibt nicht auf und resümiert: „Ich glaube, sie sind von der Begleitgruppe ein wenig

überrollt worden, weil sie nicht ein solch starkes Engagement erwartet hätten. Es ist natürlich immer noch zu hoffen, dass wirklich unsere Vorstellungen mit einfließen in die Gesamtplanung. Wie weit das wirklich der Fall sein wird, das wissen wir noch nicht.“

Nach zwei Jahren Mitwirkung scheint die Debatte immer noch angeheizt zu sein. „Feigenblattdemokratie“ oder „Farce“ waren in unseren Interviews die gängigsten Bezeichnungen für die Begleitgruppe. Als viel zu spät eingesetzt oder als Mittel der Repression wahrgenommen, hat das Kapitel Mitwirkungsverfahren einen schwierigen Stand. Ende 2014 war Schluss mit der ersten Phase der Mitwirkung, dann lief die Mitwirkungsvereinbarung aus. Was kommt danach? Wie können sich die Quartierbewohner_innen weiterhin in die Planung einbringen? Ideen und Alternativszenarien für das Basler Hafengebiet wären genügend vorhanden. Wir fragten in den Interviews nach den persönlichen Wünschen und Konzeptionen für das Basler Hafengebiet.

5.8 Widerständige Utopien

Eine Vision sorgt für Zündstoff. Die Stadtplanung machte mit ihren Visualisierungen den ersten Schritt und eröffnete die Diskussion um das frei werdende Hafengebiet. Wir fragten die interviewten Widerständigen, was sie selber für eine Zukunft für das Hafengebiet vorsehen. Obwohl unter einem gemeinsamen Namen auf *Klybeckinsel.ch* versammelt, scheiden sich hier die Geister. Während die einen Entwicklungsalternativen formulieren, sehen andere den grösseren Erfolg darin, die Fläche in ihrem jetzigen Zustand zu belassen, damit die Vegetation ihren Lauf nehmen und eine Vogelinsel entstehen kann oder um dadurch der Bevölkerung mehr Freiraum für ihre kreative Entfaltung zu geben. Von einem Wiesenköppli bis zu einem Grünpark oder einem eigenen Markt kamen in den Interviews die verschiedensten Ideen zusammen.

Aber nicht alle wollen etwas planen. Die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* vertritt die Meinung, dass es besser sei, nicht schon vorgefertigte Konzepte auf der Hand zu haben.

„Wir wollen nicht eine vorgefertigte Alternative bieten. Das ist gar nicht unser Wunsch. Wir wollen ja nicht auch mit einem Plan kommen. Das Areal wurde ohnehin schon von der Bevölkerung genutzt. Man ging dorthin, stellte einen Grill auf, man sass am Rhein, es war ruhig. Es war ein Stück Rhein, das wirklich noch den Leuten, die hier wohnen, gehörte, das nicht Boulevard ist mit hundert Buvetten und Events. Man hätte es einfach einmal sein lassen können und schauen, was passiert. Ich glaube, es gibt genug Ideen: der Wagenplatz ging dorthin, dann gab es plötzlich eine kleine Bar, dann gab es einen offenen Raum für Veranstaltungen, plötzlich gab es eine Bühne und eine Küche, die alle gebrauchen konnten. Es passiert ja. Es ist nicht so, dass es dann einfach vergammelt. Es wäre sehr wohl möglich, dort ganz viele Sachen zu machen. Ich glaube, und ich denke andere auch, dass man bei solchen Sachen einfach einmal schauen sollte, was passiert. Es kann alles Experimentelle zulassen.“ (N.N., Rheinhattan versenken)

Die interviewte Person von *Rheinhattan versenken* wünscht sich, dass die Bevölkerung von sich aus etwas machen und planen kann, an das sich die Stadt dann halten soll. Emanzipativ, von der Bevölkerung ausgehend, Planung von unten und nicht von oben diktiert. Ein Ansatz, den viele der Interviewpartner_innen teilen. Claudia Studer vom *Mietshäuser-Syndikat Basel*, der *IG Klybeckinsel* und der *WG Klybeck*, erachtet es hingegen als wichtig, „dass man Alternativen diskutiert“. Sie grenzt jedoch den Begriff „Alternative“ von „Vision“ ab. Studer möchte keine eigene Vision entwickeln, weil die Fachleute das ohnehin mit ihrem Mitarbeiterstab besser können. Sie betont aber, dass das innerhalb der *IG Klybeckinsel* jedoch ziemlich umstritten ist. Während sich Studer gegen eigene Visionen wehrt, verrät sie uns, dass sich in der Gruppierung einige Leute zusammenschließen, „die wirklich eine eigene Vision entwickeln wollen“. Wie sieht denn ihre Alternative für das Gebiet aus? Studer beobachtet in Basel immer weniger Räume mit hoher Lärmtoleranz und meint damit das Gewerbe, das vergeblich nach freiem Platz sucht. Sie wünscht sich, „dass auf dieser Klybeckinsel solche Sachen Raum haben, die ein wenig Lärm machen“. Auch wenn Studer im Interview moniert, dass man „gar

nicht mehr nachkommt“ mit Bier trinken und Konzerte hören, da in Basel schon solch eine Flut vorhanden ist, kann sie es verkraften, wenn es am „Abend auch ein paar Bars“ gibt. Einen Park wünscht sie sich nicht und verweist auf die nahe gelegenen Langen Erlen. Das Gewerbe und die Lärmtoleranz liegen ihr am Herzen: „Aber sonst finde ich, wäre das dieser Ort für so normales Gewerbe und von mir aus kann es auch ein paar Gärten haben. Eigentlich vieles, was sonst nicht erwünscht ist, weil in anderen Quartieren sind es ja alles so lärmempfindliche ‚Weicheier‘, die nichts vertragen. Und zu der Stadt gehört das ja auch, dass das dort ist.“

Andere hingegen wünschen sich einen Park in ihrer Umgebung. Die aktive Modellbastlerin Silvia Gnech hält fest, dass das Klybeck jenes Quartier mit den wenigsten Freiflächen ist, von einem Grünpark ganz zu schweigen. Die Klybeckinsel wäre für sie der ideale Ort für ein Naherholungsgebiet. Vom Grünpark könnten dann spätere Entwicklungen ausgehen, die von der Bevölkerung aus kommen sollen. Auch der vom nt/areal⁶ verdrängte Flohmarkt sollte hier auf der Klybeckinsel wieder seinen Platz finden können, so Gnech. Spies hakt hier ein und betont, dass er sich lieber einen Souk (Arabischer Markt) als ein ‚Stücki‘ wünscht. Er kann sich aber auch Wohnraum vorstellen. Gegen den *Wagenplatz* als bleibende Institution auf der Klybeckinsel hätte er nichts einzuwenden. Als Alternative zur Zersiedelung könnte sich Spies auch Hochhäuser vorstellen, solange genügend Freiflächen vorhanden sind: „Ich persönlich bin nicht unbedingt hundertprozentig gegen Hochhäuser. Aber lieber zwei, drei wirklich hohe und den Rest frei lassen. Solche vertikalen Städte, das fände ich natürlich auch einmal einen Gedanken wert. Man müsste sich jedoch schon bewusst sein, was das auf die Umgebung auswirken kann.“ Spies kann sich auf der Klybeckinsel „durchaus auch Wohnen“ vorstellen. Gnech betont, wie wichtig es ist, dass die Bevölkerung einen freien Platz für „sinnvolle Freizeitgestaltung“ erhält. Ein sogenanntes Wiesenköppli, als Gegenstück zum Birkköppli, könnte sie sich auch vorstellen. Beide halten ein von der IG Kly-

6 nt/areal (= non territorial areal), war eine Zwischennutzung auf dem ehemaligen Güterbahnhof der Deutschen Bahn. Zurzeit findet dort die Überbauung der Erlenmatt statt. (areal.org/areal/index.php)

beckinsel gestaltetes Konzept hoch: „Mobilien statt Immobilien“. Spies erklärt, dass diese Idee davon ausgeht, mit veränderbaren Modulsystemen Wohnraum zu schaffen. Keine fixe, sondern eine dynamische, sich veränderbare Architektur.

Die Idee eines *Wiesenköpfli* begegnete uns auch im Gespräch mit der *IG Greenhattan* wieder. Mit ihrem Gegenmodell will die *IG Greenhattan* das bestehende Quartier erweitern und an das Wasser bringen: „Wir wollen mit dem Freiraum einen Grünraum entlang des Wassers schaffen, so nach dem Vorbild am *Birsköpfli*. Es entstand dann irgendwann einmal der Begriff ‚*Wiesenköpfli*‘. Der ist nicht von uns, aber wir haben den gerne aufgenommen“, so die Kleinhüningerin Tonja Zürcher. Die *IG Greenhattan* möchte, dass die Leute im Quartier die Flächen nutzen können. Zürcher wünscht sich „langfristig nutzbare Uferflächen“ und „einen breiten Streifen, wo man einfach sein kann“ und betont, dass es ein Teil des Quartiers sein soll und nicht „einfach irgendetwas Exklusives für ein paar Wenige“. In die Realität umgesetzt heisst das: gemeinnützige Bauträger_innen wie Genossenschaften, kleine Wohnungen, niedriger Ausbaustandard, so, „dass es auch bezahlbar wird“. Susanne Kress von der *IG Greenhattan* wünscht sich ein „autofreies Ökoquartier für das 22. Jahrhundert“, das „enkelkindertauglich“ sein soll. Eine Art „Prestigeobjekt für die Schweiz“ könnte man auf der *Klybeckinsel* erstellen, um der Welt zu zeigen, „wie man grosse Ökoquartiere auch in der Schweiz baut“, so Kress. Dabei sollen die Parzellen kleinräumig sein und dem genossenschaftlichen Wohnungsbau zur Verfügung stehen. Zürcher resümiert, dass die *IG Greenhattan* versucht, „dort etwas zu machen, das gut ist für die Quartierbevölkerung und nicht für die Investor_innen. Gleichzeitig muss man auch schauen, dass in den bestehenden Quartieren die Preise nicht explosionsartig in die Luft gehen“. Das Quartier soll sich selber, von unten entwickeln und nicht etwas „vor die Nase gesetzt“ bekommen, was „eine von oben nach unten diktierte Aufwertung“ und die Gentrifizierung begünstigen würde.

Stadtentwicklung soll von den Betroffenen ausgehen, darum auch die Anlehnung der *IG Klybeckinsel* an „Wir selber bauen unsere Stadt“. Da sind sich alle einig. „Eine Stadtentwicklung mit den

Leuten zusammen“, betont Kurmann, „und nicht gegen sie“. Ein Quartier urban aufzuwerten, dabei keinerlei Gedanken an die sozialen Auswirkungen zu machen, und zu glauben, dass es dadurch nicht zu einer Vertreibung kommt, das hält er für schwachsinnig und erklärt, wie wichtig es ist, „dass die Leute hier nicht vertrieben werden“.

Grossrätin Heidi Mück, die sich auf dem parlamentarischen Weg bei diesem Thema „ein wenig alleine“ fühlt, sähe für die Klybeckinsel auch etwas Wildes, Lautes und Grünes vor:

„Ich fände es toll, wenn das Rheinufer sicher einmal offen und für alle zugänglich wäre. Ein Strand. Es sollte einfach nicht überbaut sein. Wohnungen könnte man von mir aus schon hinbauen. Aber explizit günstigen Wohnraum fände ich toll. Wieso sollen arme Leute immer in einem Ghetto wohnen? Wieso dürfen die nicht auch einmal am Rhein wohnen? Eine lockere Überbauung mit wirklich explizit günstigem Wohnraum, vielen Grünflächen und einem freien Abschnitt für solche Sachen wie den Wagenplatz oder die Hafenscharte. Das könnte auch funktionieren, wenn es ein günstiger Wohnraum ist. Dann wissen die Bewohner auch, dass es wie hier im Klybeckquartier ist. Es soll kein Anrecht darauf geben wie auf dem Bruderholz, dass es ab 22:00 Uhr ruhig ist. Es soll leben.“ (Heidi Mück, Grossrätin und IG Klybeckinsel)

Ein natürliches, vom Quartier ausgehendes Wachstum, das wünscht sich die Grossrätin von BastA!. Es sollte so vonstattengehen, „dass es sich organisch ausbreiten könnte, wenn die Hafenscharte einmal weg wäre. Dann hast du auch das Gefühl, dass das Quartier einfach wächst. Sie sagen ja auch, dass ein neues Zentrum entstehen soll. Dann ist das wieder so ‚eigen‘ und etwas, das nichts mit uns zu tun hat. Etwas, das organisch wächst und gerade dazu passt, auch von den Mietzinsen her, das fände ich lässig“.

Verschiedene Utopien kursieren für die Zukunft der Klybeckinsel. Während die einen eine lärmige Nutzung vorsehen, sehnen sich andere nach einem Wiesenköpfler. Auch innerhalb der WG Klybeck scheint man nicht die gleiche Auffassung zu teilen. So hält

N.N. an der Idee einer Vogelinsel fest und betont, dass die Stadt ein Naherholungsgebiet braucht:

„Es ist sicher ein Bedürfnis, wenn du jetzt schaust, wie das am Rhein zugenommen hat. All diese Buwetten, all diese tollen Grills. Das könntest du denen politisch total verkaufen. Wenn du das praktisch gleich machen würdest, vielleicht noch eine Liegewiese, aber sonst einfach Bäume und nichts mehr, keine Häuser, dann würde sich der ganze Zirkus gegen Norden bewegen. Ein bisschen zumindest, was die Stadt entlasten würde. Erstens das und zweitens ist es ja ein Bedürfnis. Du würdest hier, zumindest im Sommer, Bedürfnisse von tausenden von Leuten befriedigen können, ohne dass es gross etwas kostet.“ (N.N., WG Klybeck)

Geschäftsbetreiber Brändle sieht sich eher als „Realpolitiker“ und sieht eine andere Zukunft für das Areal vor. Er hätte nichts gegen Wohnungsbau, jedoch nur unter der Bedingung, dass das Quartier ungehinderten Zugang zum Rhein erhält: „Alle Achsen aus dem Quartier müssen fortgesetzt werden. Es muss zum Quartier passen. Das Quartier soll sich nach vorne an den Rhein erstrecken können. Es soll nicht eine dieser absolut verstiegenen Visionen sein. Wir haben einen Anspruch darauf, dass es dort Freiflächen für das Quartier gibt.“

Aus den Interviews ergaben sich die unterschiedlichsten Vorstellungen, was in Zukunft auf der Klybeckinsel entstehen könnte. Die interviewten Personen hatten alle ihre eigenen Konzepte, manchmal überschritten sich auch ihre Ideen, beispielsweise mit dem Wiesenköpfler. Es überraschte nicht, dass sich niemand der Befragten eine Skyline wünscht, wie sie die Entwicklungsvision 3Land in ihrem Synthesebericht festhält. Bei den Wünschen handelt es sich meist um kleinere Projekte, eine Gesamtentwicklung für das Areal schlug niemand der interviewten Widerständigen vor. Es sollten lieber kleinere Projekte verwirklicht werden, sodass noch genügend Platz für andere Nutzungen vorhanden wäre. Dadurch sollen alle die Möglichkeit erhalten, ihre Ideen verwirklichen zu können.

Die Vorstellungen der interviewten Widerständigen sind Wünsche von möglichen Veränderungen im Hafenaerial. Die verschiedenen Konzepte zeigen, wie der Raum von differentiellen Utopien durchdrungen ist. Nach Lefebvre ist dies auch zulässig, da jede und jeder ein Recht auf Stadt und somit ein Recht auf Differenz hat. Die Gestaltung des Raumes sollte die unterschiedlichsten Nutzungen zulassen. Etwas zu bauen, das den Wünschen aller gerecht wird, ist schwierig. Die unterschiedlichen Ideen, die sich in eine Konzeption einbauen lassen, ergeben schliesslich eine Wahrnehmung des Raumes und die Art und Weise, wie er zukünftig gelebt wird.

Auch der Standpunkt von *Rheinhattan versenken*, dass es keine konkrete Entwicklung im Gebiet geben soll, ist eine Repräsentation des Raumes. Es handelt sich dabei um einen Wunsch, der vorgibt, dass im Hafenaerial nichts geplant und gebaut werden soll. Auch die Art und Weise, wie die Entwicklung stattfinden soll, von unten und nicht von oben, spielt in die Repräsentation des Raumes mit rein, die sich auf die Wahrnehmung des Raumes und auf den gelebten Raum auswirkt. Diese Konzeption würde vermutlich der Gesellschaft die grössten Freiheiten geben, sodass all ihre Projekte und Ideen – ohne fixe Planung – auf der Klybeckinsel verwirklicht werden könnten.

Rheininsel, Greenhattan, Gegenmodelle, Wiesenköpfl, Raum für Lärm oder Vogelinsel, unterschiedlicher können die Ideen wohl kaum sein. Das letzte Kapitel über die Entwicklung des Hafenaerials ist noch nicht geschrieben. Bis dahin wird es wahrscheinlich noch einige Diskussionen, Informationsveranstaltungen und Störaktionen geben.

5.9 Folgerungen zur Widerständigkeit

Im Basler Hafenaerial geht es drunter und drüber. Visualisierungen und Modelle einer Rheininsel mit modernen Hochhäusern provozierten die Quartierbevölkerung in Klybeck und in Kleinhüningen. Ein neuer Stadtteil soll in unmittelbarer Nähe ihres Quartiers entstehen. Eine Angst vor Gentrifizierung und eine

Ohnmacht gegenüber der angedachten Planung fingen an sich zu verbreiten und generierten Widerstand seitens der Quartierbevölkerung. Es entstanden verschiedene Gruppierungen, die sich auf unterschiedliche Art und Weise gegen die angedachte Entwicklung zu wehren versuchen. Einige basteln Gegenmodelle, andere halten die Energiedebatte hoch und nochmals andere versuchen „Rheinhattan“ zu versenken. Wir versuchten verstehend zu rekonstruieren, wie der Widerstand entstand, was ihn motiviert und wie er sich manifestiert.

Was dokumentiert der Widerstand? Die verschiedenen Widerstandsgruppierungen bringen auf verschiedenen Ebenen ihre Kritik an. Die *IG Greenhattan* fordert eine ökologisch und sozial nachhaltige Entwicklung. *Das Modell* möchte weitere alternative Entwicklungen in die Diskussion einbringen und versucht die Bevölkerung emanzipativ für die Transformation zu interessieren. Das Konzept der *Vogelinsel* verstehen wir als eine Kritik an einem Mangel an Alternativen für die zukünftige Entwicklung im Hafenable. *Rheinhattan versenken* kritisiert die Ebene der Bestimmungsstruktur in planerischen Angelegenheiten (Macht in der Planung) und hinterfragt die Einbindung des Widerstandes in demokratische Planungsprozesse (Begleitgruppe). Die *IG Klybeckinsel* hält mit dem Bezug auf „Wir selber bauen unsere Stadt“ fest, dass die Quartierbewohner_innen die Entwicklung bestimmen sollten. Die *WG Klybeck* wehrt sich gegen mögliche negative Veränderungen im Quartier (Gentrifizierung, Verkehr, sozialer Wandel). Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* verstehen wir unter anderem als eine Kritik an den Staat, der selbst nicht fähig ist, günstigen Wohnraum der Spekulation zu entziehen. Das *Mietshäuser-Syndikat Basel* versucht gewinnorientierten Gebäudespekulationen entgegenzuwirken, indem es die Selbstbestimmung von Mieter_innen fördert.

In der Dynamik des Widerstandes fällt uns auf, dass es nicht um *einen* einzigen Konfliktpunkt im Basler Hafenable geht. Sich gegen Gentrifizierung zu wehren ist *ein* zentraler Aspekt der Widerstandsgruppierungen. Dazu kommt aber auch der Anspruch auf Partizipation in der Stadtplanung. Es besteht ein Verständnis, dass die Quartierbewohner_innen auch den Anspruch haben

dürfen, ihre Umgebung nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten zu können. Damit schliessen sie aber andere Stadtbewohner_innen aus anderen Quartieren aus. Der Quartierfokus der Widerständigen kontrastiert den gesamtstädtischen Fokus der Stadtplanung. Die beiden Betrachtungsweisen stehen somit im Widerspruch zueinander. Solange die Betrachtungsweisen solch unterschiedliche Massstäbe aufweisen, wird es nicht einfach sein, gemeinsame Strategien und Lösungen auszuhandeln.

Wie reagierten die Politik und die Verwaltung auf den Widerstand? Um der Verfassung des Kantons Basel-Stadt Rechnung zu tragen, rief die Verwaltung eine Begleitgruppe ins Leben. Damit erhielt die Bevölkerung ein Forum für ihre Anliegen und die Möglichkeit, an der Planung mitzuwirken. Es lässt sich erkennen, dass die interviewten Widerständigen trotz Begleitgruppe Schwierigkeiten haben, ihre Ideen in die Planung und Entwicklung des Areals mit einfließen zu lassen. Nach zwei Jahren ist die erste Phase der Mitwirkung beendet. Was übrig bleibt sind misstrauische Töne und enttäuschte Gemüter. Von „Farce“ oder „Feigenblattdemokratie“ ist bei einigen interviewten Mitgliedern die Rede. Es kommt zur Hinterfragung der demokratischen Partizipation in Planungsprozessen ganz allgemein. *Rheinhattan versenken* wendet sich gänzlich vom parlamentarischen Weg ab. Die Gruppierung, und andere interviewte Personen auch, vertritt die Haltung, dass eine Begleitgruppe den Handlungsspielraum auf einer vorgegleisten Ebene einschränken würde. Deswegen wehren sie sich ausserhalb des politischen Systems⁷.

Die vielfältigen Anliegen der widerständigen Gruppierungen zeigen ein Abbild verschiedener Utopien und lassen, durch ihre gegenseitige Akzeptanz, ein differentielles Verständnis für die Raumkonzeptionen erkennen. Die Gruppierungen machen explizit darauf aufmerksam, dass es nicht *eine* Vision geben soll. Einige von ihnen entwickeln eigene Alternativszenarien. So verschieden die Ansätze und Forderungen auch sein mögen, fast alle Grup-

7 Vgl. dazu die Überlegungen zur Postdemokratie des Politikwissenschaftlers und Soziologen Colin Crouch. (Crouch, Colin (2011): Postdemokratie. Frankfurt am Main: Suhrkamp.)

pierungen fordern mehr Gemeinschaftlichkeit (Kollektivität), Selbstbestimmung und das Aushandeln verschiedener Alternativen.

Wir fragten uns auch, weshalb der Widerstand nicht explizit auf Lefebvres Forderung nach Recht auf Stadt Bezug nimmt? So luden Widerständige auch den Stadtsoziologen Andrej Holm ein, der in seinem Vortrag im Hafenaerial auf das Recht auf Stadt einging. Möglicherweise ist es nicht nötig, auf Lefebvres Forderung einzugehen, da der Bezug auf „Wir selber bauen unsere Stadt“ von den beiden Baslern Lucius Burckhardt und Markus Kutter auch schon ausreicht.

Im Basler Hafenaerial stellen sich somit, ausgehend vom Widerstand, grundlegende Fragen zu demokratischen Mitwirkungsprozessen oder zur „Bottom-Up“- und „Top-Down“-Planung. Das lässt Spielraum für weitere Fragen. Warum kann die Stadt nicht einen Versuch wagen, sich auf die kreativen Ideen der Widerständigen einzulassen? Von einem lauten Ort für das Gewerbe bis hin zum Wiesenköppli sind viele Ideen vorhanden. Oder wenn schon alternative Ideen mit einbezogen werden, wieso ist eine Inselbeschaffung von so grosser Bedeutung?

Ganz allgemein scheint es uns wichtig, im Hinterkopf zu behalten, dass die Anzahl der aktiv widerständigen Personen hinter den Gruppierungen, im Vergleich zur Quartierbewohnerschaft, einen sehr geringen Anteil ausmacht. Die Ansichten der Gruppierungen gelten nicht für die gesamte Quartierbevölkerung. Aus den Gesprächen heraus erhielten wir den Eindruck, dass das den Widerständigen auch bewusst ist.

Was lernen wir also vom Widerstand? Er hat gezeigt, dass Planung ohne die Bevölkerung nicht gut ankommt in den beiden Quartieren, die an das Basler Hafenaerial angrenzen. Einige Quartierbewohner_innen scheinen sich mit der Transformation ihres Wohnumfeldes tiefgreifend auseinanderzusetzen. Um ihre Kritik an den Modellen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement anzubringen, entwickeln sie Gegenmodelle und Alternativszenarien. Andere wollen überhaupt nicht verhandeln. Sie hinterfragen jedoch kritisch, wie Planungsmechanismen ablaufen. Es zeigt sich,

dass es in den beiden Quartieren Bewohner_innen gibt, die sich für ihr Quartier – ihren urbanen Raum – einsetzen. Das freiwillige Engagement aus der Bevölkerung ist gross.

6 Wie viel Freiraum braucht die Stadt? (Aline Schoch)

Es herrscht Industrieydylle auf dem *Wagenplatz* im Basler Hafen, eine dichte Ansammlung von bewohnten, umgebauten Bau- und Zirkuswagen. Zumindest auf den ersten Blick. Wir wollen einen vertieften zweiten Blick auf die Situation und die Konflikte um den *Wagenplatz/Hafenplatz*¹ werfen und fragen uns, warum die Besetzung eines kleinen Teiles einer brach liegenden Steinwüste durch den *Wagenplatz* so hohe Wellen schlägt. Ausgehend vom Konflikt um die Grösse und die tolerierten Projekte des *Hafenplatzes*, zeichnen wir nach, welche grösseren gesellschaftlichen Konfliktfelder sich an dieser spezifischen Auseinandersetzung erkennen lassen. Wir beleuchten, wie unterschiedliche Konfliktparteien mit dem Konflikt umgehen. Und leiten von diesem spezifischen Kontext ab, welche städtischen Aushandlungsprozesse exemplarisch stattfinden. Zentrale Themen sind die Diversität und die Freiraumgestaltung in der Stadt.

1 Damit sind das Wohnprojekt *Wagenplatz* und die beiden später dazu gekommenen Projekte *Hafenscharte* (ein Bar-Wagen) und *Uferlos* (ein Veranstaltungsraum) gemeint. Personelle Überschneidungen gibt es bei den drei Projekten nahezu keine, obschon „man sich kennt“. Es seien eher unterschiedliche Freundeskreise, so *Wagenplatz*bewohner Marco.

6.1 Chronologie

8.-9.2011	Der Wagenplatz Basel formiert sich am Standort Hafen (Ex-Esso-Areal). Es handelt sich um eine Ansammlung umgebauter Bau- und Zirkuswagen, die als mobile Wohnräumlichkeiten genutzt werden (www.wagenplatz.ch (a))
9.-12.2011	Das Wagenplatz-Kollektiv muss einen neuen Standort finden. Ein schattig-feuchter Hinterhof an der Freiburgerstrasse, der zwischen Autobahnen, einer stark befahrenen Kreuzung und Geleisen liegt, dient als Zwischenstation (ebd.)
12.2011-3.2012	Wagenplatz Standort Erlenmatt-Areal, das im Begriff ist, mit Wohnhäusern überbaut zu werden und vormals ein beliebter Ausgangsort mit verschiedenen Zwischennutzungen war. Naturschützer stellen sich gegen diesen Standort des Wagenplatzes aufgrund spezieller städtischer Fauna und Flora (ebd.)
März 2012-2013	Das Wagenplatz-Kollektiv weilt erneut an der Freiburgerstrasse. Nachdem der Mietvertrag ausläuft und feuerpolizeiliche Einschränkungen den Standort zusätzlich verunmöglichen, suchen die Wagenplatzbewohner_innen einen neuen Standort (ebd.)
Ende März 2013	Rückkehr in den Hafen, diesmal auf der Ex-Migrol-Areal (insgesamt 15'000 Quadratmeter), die dekontaminiert wurde und gänzlich brach liegt. Vereinbarung mit den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), den damaligen Nutzern und Verwaltern, auf 6'000 Quadratmetern toleriert zu werden, wenn keine Störungen stattfinden und keine Lärmreklamationen eingehen (www.wagenplatz.ch (b))

Frühjahr 2013	Der Veranstaltungsraum Uferlos und der Bar-Wagen Hafenscharte stossen zum Wagenplatz dazu. Zusammen besetzen die drei Projekte nun ca. 6'000 Quadratmeter.
30.3.2014	Ungefähr 400 Personen demonstrieren für den Erhalt des Wagenplatzes und gegen die Idee, Fussballfelder auf der Brache anzulegen (Tageswoche, Apple & Beck, 30.3.2014)
15.4.2014	In einem geheimen Verfahren bestimmt die Regierung Shift Mode als zukünftigen Zwischen-nutzungsverwalter der Brachfläche bis 2019 (Tageswoche, Beck, 15.4.2014). Regierungsentscheid, dem Hafenplatz 2'500 Quadratmeter zur Verfügung zu stellen (Tages-woche, Oppliger, 26.5.2014)
1.5.2014	Shift Mode übernimmt offiziell die Verwaltung der Brache von 12'500 Quadratmetern (Regie-rungsrat, Medienmitteilung vom 15.4.2014)
Mitte Mai 2014	Zusammenschluss von Wagenplatz, Uferlos und Hafenscharte zur IG Hafenplatz. Sie wollen sich gegen die Verkleinerung des Hafenplatzes zur Wehr setzen, denn die zugeschnittene Fläche ist für die Koexistenz aller Projekte zu klein, so der Hafenplatz (eigene Interviews)
22.5.2014	Runder Tisch zur Problematik, zusammengerufen von der Stadtentwicklung (eigene Interviews)
25.5.2014	Demonstration für den Hafenplatz mit rund 200 Teilnehmer_innen (Tageswoche, sda, 25.5.2014)
26.5.2014	Beginn Rückzug des Hafenplatzes auf 5'000 Quadratmeter (www.wagenplatz.ch (b))
27.5.2014	Ultimatum der Regierung: der Hafenplatz muss sich bis zum 1.6.2014 auf die besagten 2'500 Quadratmeter zurückziehen. Ansonsten werde der restliche, Teil geräumt (Regierungsrat, Medienmitteilung vom 27.5.2014)

31.5.2014	Rückzug des Wagenplatzes auf 2'500 Quadratmeter. Uferlos und Hafenscharte bleiben auf der räumungsbedrohten Fläche (Tageswoche, Beck, 31.5.2014)
3.6.2014	Teilräumung des Hafensplatzes: Der Veranstaltungsraum Uferlos und der Bar-Wagen Hafenscharte werden unter passivem Widerstand abgebrochen (www.wagenplatz.ch (b))

6.2 Ausgang und Fragestellung

Der *Wagenplatz* besteht aus zwei Wohnkollektiven mit unterschiedlichen Persönlichkeiten, die sich als zwei „Wohngemeinschaften“ verstehen, schildert Marco, einer der interviewten Wagenplatzbewohner. Dies anerkennend, sprechen wir der Einfachheit halber im Folgenden vom *Wagenplatz* oder dem *Wagenplatz-Kollektiv*. Das alltagspraktische Handeln der *Wagenplatz*-Bewohner_innen als heterogene Gruppe unterscheidet sie von den anderen widerständigen Gruppierungen, die sich auf dem oder für das Hafensareal einsetzen. Sie besetzen physischen Stadtraum und haben ihn sich in einer alltäglichen Praxis zu Eigen gemacht. Indem die Bewohner_innen des *Wagenplatzes* vor Ort sind, provozieren sie als unerwartetes Element in der Stadtlandschaft und lösen so Denkanstöße und Reaktionen bei Passant_innen aus. Im Unterschied zu anderen Gegenprojekten wie *Greenhattan*, *Rheinhattan versenken*, *Vogelinsel* etc., beeinflussen sie den Diskurs um die Hafensinsel, den Freiraum und die Planungskritik nicht in Negation (*Rheinhattan versenken*) oder in einem Alternativkonzept (*Greenhattan*, *Vogelinsel*), sondern in einer tatsächlich gelebten Alternative (Lefebvre: Räume der Repräsentation, siehe dazu Kapitel 1.2). Wie andere widerständige Projekte auch, verfolgt das *Wagenplatz*-Kollektiv nicht den parteipolitischen Weg. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Anliegen nicht politischer Art wären, meint Wagenplatzbewohner Marco.

Unserer Ansicht nach, lassen sich an dem Konflikt und dem Umgang mit ihm Erkenntnisse gewinnen, die über den lokalen Kontext hinausgehen. Denn selbst wenn sich (Widerstands-)Bewegungen auf lokale Konflikte beziehen, sind darüber hinausgehend systemische Widersprüche einer Gesellschaft erkennbar, so Margit Mayer (2014: 29). Darum haben wir mit direkt involvierten Personen gesprochen. Diese Studie soll helfen, Widerständigkeit im gesellschaftlichen und stadtplanerischen Kontext zu verstehen. Dabei handelt es sich um eine Momentaufnahme und eine partielle Betrachtung der Problematik durch einige persönliche Perspektiven.

6.3 Zugang

Die subjektive Perspektive einzelner Beteiligter aus Regierung, Politik, Verwaltung, Zwischennutzungsverwaltung und *Wagenplatz* hilft nachzuvollziehen und die verfahrenre Konfliktsituation besser zu verstehen. Damit gewinnen wir Informationen über deren Lebenswelt. Das dient dazu, ihre Aussagen zu kontextualisieren, und die Eigenlogik ihres Handelns nachvollziehen zu können. So wird auch verständlich, was für die Personen leitend ist. Sie schildern so ihren Handlungs- und Wahrnehmungskontext. In diesem lebensweltlichen Zusammenhang lässt sich die Haltung des Gegenübers besser verstehen, ausserdem hilft die Kontextualisierung dabei, den Konflikt nicht als lediglich auf Positionen beharrend zu verstehen. Die Lebenswelt stellt ein Setting im Sinne von Handlungsrahmen, Aufgaben, Ansprüchen und Interessen dar. So ist an dieser Stelle beispielsweise der wiederholte Verweis der öffentlichen Akteure auf die Wirtschaftlichkeit und den Staatshaushalt zu nennen, aber auch der Bezug auf die Rechtsordnung. Für das *Wagenplatz*-Kollektiv sind Gemeinschaft und Selbstbestimmung zentral. So lassen sich Handlungsrahmen, Gesellschafts- und Planungskritik erkennen und die Forderung eines Rechts auf die vielfältige Stadt – mit urbanem Raum für unterschiedlichen Ansprüche und Vorstellungen – als Lösungsansatz zum konstruktiven Umgang mit Konflikten nachvollziehen. Wir führten mit sieben Personen halbstrukturierte, themenzentrierte Interviews.

- Mit zwei Bewohnern² des *Wagenplatzes* Marco und Tobias Krämer³
- Mit der Co-Leiterin des Vereins Shift Mode (Zwischennutzung Holzpark Klybeck) Katja Reichenstein

2 Wir führten keine Interviews mit Personen der beiden Projekte Hafenscharte und Uferlos. Dies, weil es uns vor allem um die alltägliche, stärker auf Permanenz abzielende Perspektive der konstanten Bewohner_innen des *Wagenplatzes* geht, als eine eher freizeithlichen Motivation der beiden anderen Projekte.

3 Aus Anonymitätsgründen verwenden wir ein Pseudonym.

- Mit Vertretern der Verwaltung:

Aus der Kantons- und Stadtentwicklung mit dem Leiter der Fachstelle Stadtteilentwicklung Roland Frank

Aus dem Bau- und Verkehrsdepartement mit dem Gesamtprojektkoordinator Basel Nord Thomas Waltert

Aus der Politik mit der BastA!-Grossrätin Heidi Mück

Aus der Regierung mit dem Regierungsratspräsidenten Guy Morin

Die Interviews wurden transkribiert, analysiert und interpretiert. Des Weiteren waren wir immer wieder teilnehmend beobachtend auf der Hafenhälfte und haben informelle Gespräche mit Beteiligten an den Projekten Uferlos und Hafenscharte vor und nach der Teilräumung geführt. Zudem haben wir Flugblätter des Widerstandes und Zeitungsberichte hinzugezogen und an verschiedenen stadtentwicklungspolitischen Veranstaltungen teilgenommen.

Der theoretische Hintergrund unserer Analyse besteht aus Henri Lefebvres Theoriekonzepten zur Produktion des Raumes, dem Recht auf Stadt und dem Recht auf Differenz sowie Till Rosemanns Arbeit, die Jacques Rancières Theorie der Demokratie auf den urbanen Raum anwendet. Rancière sieht Demokratie als den Moment an, in welchem die bestehende Ordnung durch einen Konflikt gestört und somit verhandelt wird. Der theoretische Hintergrund und die im Folgenden verwendeten Begriffe sind in Kapitel 1.2 ausführlich erläutert.

6.4 Stadträumlicher Kontext

Was liegt diesem urbanen Konflikt zugrunde? Der städtische Kontext, den wir hier knapp skizzieren wollen, ist unabdingbar bei der Betrachtung des Konfliktes. Basel-Stadt als Stadt-Kanton ist in seinem Wachstum durch Landes- wie auch Kantonsgrenzen eingeschränkt. Seit einigen Jahren verzeichnet Basel-Stadt wieder einen Bevölkerungszuwachs (Statistisches Amt Basel-Stadt (a)).

Zudem haben der Wohnflächenbedarf pro Person, sowie der Privatverkehr merklich zugenommen (Statistisches Amt Basel-Stadt (b)). Im Zuge davon steigt der Druck auf freie oder frei werdende Flächen innerhalb der Stadt. Basel ist Hauptsitz zweier Pharmagiganten, Novartis und Roche, und weiterer wichtiger Player wie der Messe, die auch das Stadtbild sichtbar prägen mit dem Roche-Tower, dem Novartis Campus und den Messebauten. Zudem ist Stadtentwicklung auch im Kontext des globalen Städtewettbewerbs, und die Stadt somit auch unter dem Vermarktungsprinzip zu denken. Kritische Stimmen sehen eine zu starke Unterwerfung Basels unter die Ansprüche der grossen Player. Beispielsweise durch den Verkauf des gesamten Hafens St. Johann und der tausend Jahre alten Hünigerstrasse an Novartis (mehr dazu in Kapitel 2). Ebenso werden Stimmen laut, welche die Aufwertung von ganzen Stadtteilen und den stetigen Verlust von preiswertem Wohnraum kritisieren, wie im St. Johann bereits passiert (siehe Kapitel 5). So wurden Privatpersonen aktiv und verhinderten den Abbruch von günstigem Wohnraum an der Wasserstrasse, indem eine von ihnen aktivierte Genossenschaft die Häuserzeile der Stadt abkaufte. (Tageswoche, 14.5.2014, Theiss) Bis anhin scheint es der öffentlichen Hand nicht gelungen zu sein, die Befürchtungen zu entkräften, erschwinglichen Wohnraum ohne adäquaten Ersatz abzubauen.

Dafür spricht auch der breite Widerstand auf dem Hafenaerial. Mehrere in die Zwischennutzung involvierte Personen (Katja Reichenstein von *Shift Mode* und Tobias Krämer, Wagenplatzbewohner) betonen, dass seit der Überbauung des zwischengenutzten Areals Erlenmatt, das stark frequentier war, keine derartigen Freiräume in der Stadt mehr vorhanden seien. Katja Reichenstein sieht darin unter anderem einen Grund, warum das Hafenaerial und der *Hafenplatz* so stark umkämpft sind und der Freiraum so vehement verteidigt wurde und wird.

Einig sind sich daher alle Interviewten in der Frage, worum sich der Konflikt grundsätzlich dreht: Freiraum respektive die (Un-)Möglichkeit, unterschiedliche Lebensentwürfe im Stadtraum selbstbestimmt gestalten zu können. Alle Befragten sprechen sich positiv für das Wohnprojekt *Wagenplatz* aus und sehen es als Be-

reicherung, wenn auch die Begründungen dafür unterschiedlich ausfallen. Anders verhält es sich mit den später dazugekommenen Projekten Hafenscharte und Uferlos. Insbesondere die Verwaltung und die Regierung sprechen diesen Raumeignungen keine Berechtigung zu, wie wir in den Gesprächen mit ihnen erfahren.

Auf dem Hafensreal treffen unterschiedliche Interessen an den Stadtraum aufeinander. Zum einen die angedachte Planung einer stark bebauten Halbinsel im Hafen, die Teil der *Entwicklungsvision 3Land* ist (vgl. Kap. 2). Zum anderen lebt das *Wagenplatz*-Kollektiv mit der selbstgestalteten Wohnfläche ein Gegenmodell dazu. Welche Forderungen, Ansprüche und Vorgehen werden als legitim erachtet und welche nicht? Daran anschließend herrscht Uneinigkeit in Bezug darauf, wie mit diesen unterschiedlichen Interessen und Ansprüchen an den Stadtraum umgegangen werden soll. Der Grundkonflikt liegt tatsächlich in der Landnutzung, respektive der Inanspruchnahme eines Teiles einer brach liegenden Fläche auf dem Hafensreal durch den *Wagenplatz*. Auch die Art und Weise, wie Stadtplanung und -entwicklung stattfindet und mit welchem Schwerpunkt (für welche Bevölkerungsgruppen), steht zur Debatte.

6.5 Ordnungsaushandlungen: Raumkämpfe – Kampfräume

Wir haben uns die Schilderungen des Konfliktverlaufes aus der Perspektive oben erwähnter Personen angehört und tragen ihre Standpunkte an dieser Stelle in verdichteter Form zusammen. Dabei konzentrieren wir uns auf drei konstitutive Themen des Konfliktes, die wir anhand der Interviewanalyse eruieren konnten.

- Konformität respektive Konflikt mit der Gesetzgebung
- Unterschiedliche Interessen: Selbstgestaltung von Lebens- und Wohnräumen stehen Kontrolle und Rendite von Seiten

Regierung gegenüber

- Gesellschaftskritik versus Aufrechterhaltung der herrschenden Ordnung

Verlassen wir die lokale Ebene und fragen uns: Welche gesellschaftlichen Konfliktfelder und Aushandlungsprozesse lassen sich an diesem spezifischen Konflikt grundsätzlich erkennen? Der politische Philosoph Jacques Rancière kann uns dabei helfen, urbane Konflikte als konstruktive Störung der räumlichen Ordnung zu verstehen.

„Raumproduktion mit Rancière zu denken, heisst also, den Blick auf die Konflikte zu lenken, in denen die allgemein akzeptierte räumliche Ordnung gestört, unterbrochen und infrage gestellt wird. Im Fokus stehen politische Interventionen unter der Forderung auf Gleichheit, die im Raum sichtbar werden und durch den Raum hindurch die Aufteilung des Sinnlichen verrücken. Damit wird der räumliche Konflikt als produktives Moment ins Zentrum gerückt.“
(Rosemann 2013: 52)

Gehen wir der Frage nach, wie die Stadt mit unterschiedlichen Interessen und Ansprüchen an den Stadtraum umgeht und diese aushandelt, stellt sich gezwungenermassen auch die Frage nach der Legitimität⁴ dieser Ansprüche und ihrer Begründungen. Der Legitimitätsbezug von Regierung und Verwaltung unterscheidet sich klar von jenem der Wagenplatzbewohner_innen. Aber auch die Legitimitätsberufung des Zwischennutzungsverwalters *Shift Mode* und des *Hafenplatzes* divergieren. Anhand der Legitimitätskonstruktionen und -argumente können wir die Konfliktthe-matik besser fassen. Macht und Gegenmacht in der städtischen

4 Legitimität kann als „Rechtfertigung“ oder als „Anerkennung einer Herrschaft“ umschrieben werden. Der Soziologe Max Weber führt Legitimität insbesondere im Zusammenhang mit Herrschaftsformen aus. (Hillmann 1994: 480) Der hier verwendete Begriff dient als Instrument, um die unterschiedlichen Rechtfertigungsreferenzen und die Unterschiedlichkeiten der Legitimitätsanerkennung zugänglich zu machen.

Raumproduktion werden so sichtbar, und die Kämpfe um Mitbestimmung, Aneignung und Selbstbestimmung verständlich.

Der Buchstabe des Gesetzes

Die Raumaneignung durch die Kollektive des *Hafenplatzes* gibt Anlass zu Diskussionen. Regierungsratspräsident Guy Morin sowie Roland Frank und Thomas Waltert aus der Verwaltung beziehen in den Gesprächen mit uns eine verständnisvolle Position für die Anliegen und das Vorgehen des *Hafenplatzes* – wenn auch mit Grenzen. Die beiden Wagenplatzbewohner erklären, was das Ziel des *Wagenplatzes* ist und bringen uns ihre Motive und ihre Einstellung zur öffentlichen Hand näher.

Die Verwaltung sowie die Regierung verweisen in den Gesprächen als Legitimation ihres Handelns vermehrt auf die Rechtsprechung. Der zufolge ist die von der Regierung tolerierte Besetzung ein Gesetzesbruch, der, so Regierungsratspräsident Guy Morin, zugleich eine Ungleichbehandlung anderer (regulärer) Zwischennutzer des Klybeckquais hervorruft. Denn diese sind alle durch Verträge mit der Stadt verpflichtet, sich an Normen wie Baunormen, Reglementierung der Öffnungszeit u.v.m. zu halten.

Marco, einer der befragten Wagenplatzbewohner, argumentiert, dass es „nicht die Motivation der Auflehnung gegen das System [ist], die dazu führt, im Wagen zu wohnen. Sondern wir wollen in einem Wagen wohnen, und das führt dann zum Konflikt mit dem System“. Die Stadt bietet keinen Platz für diese Wohnform, weshalb sie gezwungen sind, sich am Rande der Illegalität/in der Illegalität zu bewegen. Ein wohlbekanntes Problem auch von Fahrenden.

Die interviewten Wagenplatzbewohner legitimieren die Raumaneignung auch damit, dass sie mit dieser Wohnform – bei der es in erster Linie um gemeinschaftliches und selbstorganisiertes Wohnen geht – Passanten irritieren und diese anregen wollen, ihre alltägliche Praxis zu hinterfragen. Marco will mit der unvorhergesehenen Manifestation eines *Wagenplatzes* inmitten des Stadtraums unter anderem verdeutlichen, dass es auch anders geht. Gesellschaft in einer alltagspraktischen Weise – dem „an-

ders“ Wohnen – zu verändern und dabei selbstwirksam tätig zu sein, ist ein Anliegen des *Wagenplatz*-Kollektivs. Sie wollen sich nicht nur ihre Lebenswelt so bauen, wie sie ihnen gefällt, sondern tun dies auch organisatorisch in basisdemokratischen Entscheidungsstrukturen. So erklärt Marco auch das Wagenleben.

„Es ist, glaube ich, eher ein Versuch, auch in diesem System ein würdiges Leben führen zu können und aus dem heraus handlungsfähig zu werden, um vielleicht auch etwas zu verändern. Aber der Wagenplatz ist nicht der Anfang einer Weltrevolution. Aber es ist hoffentlich ein Anfang, dass in den Köpfen etwas passieren kann. Es muss erst mal in der Philosophie etwas passieren, dass man überhaupt wieder wagt, etwas anderes zu denken.“ (Marco, Wagenplatzbewohner)

Zudem ist es eine manifeste Einforderung von Stadtraum für experimentelle, nicht-kapitalistische und alternative (Gesellschafts-)Projekte. Dabei geht es um viel mehr als nur die Inbesitznahme von physischem Stadtraum. Die Wirkung dessen, was im Raum stattfindet auf die Gesellschaft ist der Kern der Sache: möglichen Utopien zu leben und Hinterfragungsketten, die damit ausgelöst werden, anzustossen.

Bei dem von Lefebvre erarbeiteten Recht auf Stadt oder Recht auf Differenz (siehe Kapitel 1.2) geht es im Allgemeinen um die Kreation von emanzipativen Räumen. Diese richten sich gegen die Homogenisierung, bürokratische Kontrolle, rationale Planung, Dominanz des Tauscherts und Kolonialisierung des Alltäglichen in der Stadt. (vgl. bspw. Mullis 2014: 64-67) Solch emanzipative Räume sollen keine Gesellschaftsgruppen ausschliessen, sondern eine Koexistenz erlauben und fördern. In der Kreation von eben solch emanzipativen Räumen nehmen die Wagenplatzbewohner_innen die Mitgestaltung der Stadt wahr. Damit fordern sie die „scheinbar feststehende räumliche Verteilungslogik“ heraus und verweisen auf das Potenzial, die Ordnung zu verändern („Politique“). (Rosemann 2013: 48; 51)

Doch warum kann man solche Raumeinforderungen nicht in einem legalen Rahmen durchsetzen? Weil ein *Wagenplatz* nicht vorgesehen, nicht eingeplant, und eine Legalisierung aufgrund des Zonenplans – so Verwaltung und Regierung – deshalb nicht möglich ist.⁵ Die so gezwungenermassen illegale Besetzung offenbart auch, welche Bedürfnisse eine Stadt nicht erfüllen kann, respektive nicht gewillt ist zu erfüllen. Beispielsweise das organische Entstehen von neuen Projekten, die in ihrer Ausrichtung und ihrer personalen Besetzung anders sein mögen, als das ursprüngliche *Wagenplatz*-Kollektiv. Das Dulden des *Wagenplatzes* als Wohnprojekt signalisiert das Entgegenkommen der Regierung. Mit dem Eingrenzen auf das Wohnprojekt *Wagenplatz* wird aber auch deutlich, dass die Regierung ein organisches Wachstum, und weiteres Unvorhergesehenes, verhindert. Da für das Wohnen keine tatsächlich legale Form gefunden werden konnte, scheint das Tolerieren des *Wagenplatzes* eine relativ gute Lösung für beide Seiten. Die Regierung hat das Hinzukommen weiterer und andersartiger Projekte (der Bar-Wagen Hafenscharte und der selbstgebaute Veranstaltungsraum Uferlos) verhindert, mit dem Lösungsvorschlag, dass sich diese in die legalen Strukturen (und somit unter die Vertragsklauseln der Regierung) von *Shift Mode* integrieren sollten.

Daran ist die Definitionsmacht und Kontrolle von Raumforderungen durch staatliche Akteure erkennbar. Die Position der Regierung verdeutlicht damit auch: Sie entscheidet über Bestehen, Form und Inhalt des tolerierten Bereiches des *Wagenplatzes*. Hier lässt sich die „Police“ (Gesamtheit von Diskursen, Institutionen, Praxen und Wissen) erkennen, welche räumliche Praxen organisiert und Möglichkeiten im Raum vorgibt. (Rosemann 2013: 44) Somit werden auch „Trennlinien“ gezogen, welche die Wahrneh-

⁵ Eine Sonderzone für Wohnen müsste auch von Bundesbern bewilligt werden. Die rechtliche Prüfung einer solchen Zone wurde aufgrund der geringen Zahl der Bewohner_innen nicht veranlasst, so Waltert vom Bau- und Verkehrsdepartement. Im Gespräch mit ihm wurde auch deutlich, dass die Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens von ganz unterschiedlichen internen wie auch externen Faktoren abhängt. Daher scheint der Interpretationsspielraum unterschiedlich gross und nicht zuletzt auch von einzelnen Personen in der Verwaltung abhängig zu sein.

mung von Stadtraum und die Möglichkeiten im Raum strukturieren. (ebd.) Anliegen für spezifische, noch nicht vorhandene Stadträume nehmen Regierung und Verwaltung auf oder auch nicht. In diesem Sinne bildet sich aber keine Verhandlungsbasis auf Augenhöhe, denn der Ausgang hängt von der Gunst der Regierung sowie von der Ausführung durch die Verwaltung ab.

Die Deutungshoheit der staatlichen Akteure ist auch im Zusammenhang mit der Visualisierung der Entwicklungsvision 3Land zu erkennen, wenn Thomas Waltert vom Bau- und Verkehrsdepartement erklärt, dass man diese „richtig lesen muss“. Es ginge in dieser Planungsphase um „städtebauliche Grundzüge“, beispielsweise um die „Verbindung zu den bestehenden Quartieren“, die „Brückenschläge zu den Nachbarn“ und nicht um „einzelne Gebäude oder dessen Höhe“, führt Waltert aus. Diese Deutungshoheiten herauszufordern, die ordnend durch den Raum wirken, und eigene Stadträume nicht nur zu kreieren, sondern sie auch selbstbestimmt zu definieren – auch darum geht es dem *Hafenplatz*.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass beide Verwaltungsvertreter, Roland Frank und Thomas Waltert, von „Spielregeln“ sprechen. In ihren Augen sind diese im Falle des Ex-Migrol-Areals spät oder zu spät definiert worden. Deshalb kam es in der Folge auch zur Räumungsandrohung und schliesslich zum Vollzug. Spielregeln verweisen auf die Ordnung und sind an und für sich gegebene Regeln, denen man sich unterordnen muss, um mitzuspielen. Ein Anzweifeln der Spielregeln oder ein Versuch diese zu verändern, irritiert. Regierung und Verwaltung verweisen in den Gesprächen auf den parlamentar-politischen Weg, um Anliegen durchzusetzen. Diesen bezeichnen sie als gängige Spielregel. Die öffentliche Hand als ordnende Macht, ist Akteurin der ordnenden Verteilungslogik und eben auch im Raum sichtbar. Spielregeln stecken Legitimitäten ab. Aus der Perspektive der Stadt ist die Einbringung von Interessen über politische Parteien (Waltert, Morin) oder andere Institutionen wie das Stadtteilsekretariat oder Interessenszusammenschlüsse wie Vereine (Frank), am effizientesten und legitim. Das widerständige Projekt *Hafenplatz*

fordert die anerkannten Legitimitätsberufungen aber heraus und spielt ausserhalb des abgesteckten Rahmens.

Mit diesen beiden sehr gegensätzlichen Ansprüchen und Legitimationsberufungen wird der widersprüchliche Bezugsrahmen deutlich: Gesellschaftliche Veränderung und Selbstbestimmung des *Wagenplatzes* stehen der Erhaltung der öffentlichen Ordnung und des Rechtes durch die öffentliche Hand gegenüber. Die Legitimitätskriterien unterscheiden sich aber nicht nur zwischen Stadt und *Wagenplatz*, sondern auch zwischen *Shift Mode* und dem *Wagenplatz*-Kollektiv in ihrer Grundhaltung gegenüber dem Staat. Der Zwischennutzungsverwalter *Shift Mode* ist der Ansicht, Gesellschafts- und Planungskritik sowie Freiraum seien durchaus auch als Teil eines herrschenden Systemes möglich. Der *Wagen*-respektive *Hafenplatz* dagegen scheint eher der Meinung zu sein, die gesetzten Schranken seien zu einengend.

Der Aushandlungsprozess in dieser Konfliktsituation bedient sich also unterschiedlicher Legitimationskriterien. Die Regierung war zwar in Gesprächen mit dem *Wagenplatz* und in ihren Handlungen durchaus offen, Bedürfnisse des *Wagenplatz*-Kollektivs zu erfüllen und dafür eine Ausnahmesituation zu schaffen, indem sie den Graubereich der Gesetzgebung nützte. Aber es ist auch die Regierung, welche über die Reichweite eines solchen Projektes bestimmt und dessen Inhalt bis zu einem gewissen Grad kontrolliert – wie mit der Räumung des hinzugekommenen Teiles (Bar und Veranstaltungsraum) deutlich wurde. Wagenplätze sind auch immer mit einer gewissen Angst der Regierung verbunden, wie uns die Grossrätin Heidi Mück sowie die beiden *Wagenplatz*bewohner mitteilen. Eine Angst vor Unkontrollierbarem, von starkem Zulauf und ausuferndem Wachstum. Darauf verweist auch eine Studie zu *Wagenplätzen* in Deutschland (Lutz 2008: 80). Diese Bedrohung scheint eher imaginärer Art, denn in allen grösseren Städten, sowohl in der Schweiz wie auch in Deutschland, sind *Wagenplätze* teilweise schon seit Jahren vorhanden. Überlaufen sind sie bis anhin nicht. Und selbst wenn es einen starken Zuwachs dieser Wohnform gäbe: Was könnte man denn daraus lesen?

Die gängige räumliche Ordnung zu stören, zu unterbrechen und infrage zu stellen, ist nach dem Stadtforscher Till Rosemann konflikthaft und ein Akt räumlicher Demokratie (2013). Sie fordert mehr Gleichheit *um*, *im* und *durch* den Raum ein. (ebd.: 51) Aus gesellschaftstransformatorischer und ungleichheitsvermindernder Perspektive kann dieser Konflikt somit als produktiv verstanden werden. Denn nach der Störung der räumlichen Ordnung findet allenfalls eine Umdefinition der Ordnung statt und somit eine potenzielle Verschiebung der Definitions- und Deutungsmacht. Irritationen können Hinterfragungsprozesse auslösen, die wiederum für eine kreative Lösungsfindung hilfreich sein können. Die Veränderung der herrschenden Ordnung wird jedoch von jenen in Vormachtstellung oft vor allem als Störung und Gefährdung der etablierten Positionierung und der Ordnung angesehen.

Partikularinteressen oder Beitrag zum Gemeinwohl?

Inwiefern ist der *Hafenplatz* ein egoistisches Projekt? Oder anders gefragt: Welchen Beitrag kann ein solches Projekt für das Gemeinwohl⁶ einer Stadtbevölkerung erbringen? Dies fragen sich in den Gesprächen mit uns explizit Roland Frank und Thomas WALTER aus der Verwaltung und Regierungsratspräsident Guy Morin. Wir haben diese Frage auch den Wagenplatzbewohnern gestellt. Diese antworten auf die Frage nach dem Egoismuspotenzial mit einem „Ja“, jedoch gefolgt von einem „Aber“. Denn aus ihrer Perspektive bezieht sich ihr Beitrag auf gesellschaftstransformatorische Aspekte. Die öffentliche Hand nimmt ihn hingegen eher als eine Störung des Normalbetriebes wahr.

6 Es kann hier keine grundlegende Debatte darüber stattfinden, was als positiv oder negativ für das Gemeinwohl gelten kann. Ist es kein gesellschaftlicher Beitrag, wenn bestehende Ordnungen hinterfragt und umgedeutet werden? Die Antwort darauf hängt wohl von den persönlichen Perspektiven und Werten ab, sprich davon, welche gesellschaftlichen Entwicklungen man als positiv oder negativ erachtet. Aus einer (neo-)marxistischen Perspektive (Lefebvre, Harvey) sind solche sozialen Bewegungen als positive Transformationspotenziale einer Gesellschaft, weg von der Fokussierung auf ökonomische Aspekte hin zu mehr sozialer Gleichheit und einer diversifizierteren Stadt zu werten.

Ist es egoistisch, die Gestaltung des eigenen Lebensumfeldes vorzunehmen? Auch wenn dies nicht vorhergesehene Bedürfnisse sind? Der Wagenplatzbewohner Marco bejaht die Frage vorerst.

„Ich glaube, es ist ein Stück weit eine Selbstverwirklichung. Aber ich würde gerne in einer Gesellschaft leben, die eigentlich danach strebt, dass Menschen sich selber verwirklichen und so leben können, wie sie es sich wünschen. ‚The pursuit of happiness‘, das ist ein sehr tolles Konzept. Und die Realität in der wir leben, ist einfach, dass ‚the pursuit of money‘ alles dominiert und die ‚happiness‘ kann hinten anstehen.“ (Marco, Wagenplatzbewohner)

In diesem Sinne ist auch eine Gesellschafts- und Kapitalismuskritik zu konstatieren. Wagenplatzbewohner Marco moniert, dass sich selbst eine rot-grüne Regierung in städtischen Fragen zu sehr einem gewinnorientierten Städtebau verschreibt. Auch in der Wohnungsmarktausrichtung. So interpretiert Regierungspräsident Guy Morin die Anliegen des *Wagenplatzes* unter anderem als eine Kritik an der „Wohnförderpolitik“ der Stadt. Im Rahmen des Städtewettbewerbs soll auch Basel attraktiv für Investoren sein und dies im Besonderen auch für die bereits angesiedelten grossen Player wie Novartis, Roche und Messe bleiben, kritisiert die unbekannte Autorenschaft eines Flugblattes mit dem Titel „Für eine offene Feindschaft mit Raubtieren“. (N.N. (a))⁷

Das Projekt *Hafenplatz* bleibt aber nicht bei der Kritik stehen, sondern geht einen Schritt weiter in Richtung einer möglichen Alternative. Dass die Stadt dafür Raum zur Verfügung stellen sollte, kann als eine implizite Forderung des *Hafenplatzes* verstanden werden. Dabei geht es nicht nur um den *Wagenplatz* als eigennütziges Einzelprojekt. Sondern es soll strukturell Raum für „selbstverwaltete und autonome Projekte“ jeglicher Art entstehen, wie es mit Uferlos und Hafenscharte geschah, erzählt Marco. Und

⁷ Auch wenn der *Hafenplatz* wohl in diesem Sinne der Kritik interpretiert werden kann, ist nicht implizit gemeint, dass der *Hafenplatz* als Urheber zu verstehen ist. Deutlich zu erkennen ist, dass es sich bei den Autor_innen um belebte Personen handelt mit deutlichen, theoretischen Bezügen zu wissenschaftlichen Raumtheorien und fundierter Kapitalismus- und Globalisierungskritik.

anstatt auf die langwierigen legalen Prozesse zu warten, beginnen sie schon einmal damit: Sie nehmen sich den Raum, den sie nicht nur für die Verwirklichung ihrer Wünsche brauchen, sondern das *Hafen-/Wagenplatz* will mit diesem Akt, den sie durchaus als politisches Statement bezeichnen, auch einen Gesellschaftswandel und eine Alternative zur kapitalistischen Raumproduktion und Stadtentwicklung leben. Dabei ist der Standort des umstrittenen und umkämpften Hafengebietes in doppelter Weise aussagekräftig, befürchten doch verschiedene widerständige Gruppierungen, dass mit dem künftigen neuen Stadtteil vor allem Rendite erwirtschaftet werden und daher in Zukunft Wohnungen für das obere Gesellschaftssegment entstehen sollen. Ein kleines Stück Steinbrache dem Marktprinzip zu entziehen und bewusst einen Raum ohne Konsumzwang und üblichem Mietverhältnis zu etablieren, ist im Kontext der angedachten, hochglänzenden Hochhaushalbinsel ein Statement mit viel Symbolcharakter. ‚Andere‘ Räume werden eingefordert. Zu konstatieren ist daher auch ein Misstrauen gegenüber der Regierung und deren Bemühen, sich auch für tatsächlichen Freiraum und eine Stadtentwicklung für alle Bevölkerungsschichten, auch jene mit wenig Einkommen oder non-konformen Wohn- und Lebensstilen, einzusetzen. Dies ist auch im gesamtstädtischen Kontext zu betrachten, in welchem in den vergangenen Jahren einige grössere Flächen neu überbaut wurden und Aufwertungsprozesse günstigen Wohnraum und Brachen zerstörten. Obwohl dem *Wagenplatz*-Kollektiv stadtentwicklungspolitische Themen durchaus ein Anliegen sind, schildern die befragten Wagenplatzbewohner es als Zufall, dass sie auf dem Hafensreal gelandet sind.

Der *Hafenplatz* betonte immer wieder, er sei nicht ein Projekt von und für einige wenige Einzelpersonen. So gab es auch einen für die Bevölkerung zugänglichen Teil des *Hafenplatzes*, zum Beispiel der Kinderspiel- und Grillplatz, die öffentliche Küche, die Bar Hafenscharte und der Veranstaltungsraum Uferlos. Auch hier stand im Zentrum, einen sich der Verwertungslogik entziehenden Raum zu kreieren (kein Konsumzwang) – und bis zur Teilräumung auch der Versuch, diesen zu erhalten. Der *Wagenplatz* hat mit der Verteidigung des *Hafenplatzes* versucht, eine Organisati-

onsstruktur, die ansonsten in der Stadt nur schwer Platz findet, zu erhalten. Nämlich das organische Wachstum von selbstverantworteten, selbständigen Projekten, die auch Experimente und Fehler zulassen und kein Budget benötigen oder auf langwierige Bewilligungsgänge warten müssen. So etwas ist bei einer regulären Zwischennutzung bereits durch Baureglementierungen, Ausschankbewilligungen u.v.m. erschwert und bewegt sich in gewissen Möglichkeitsschranken.⁸ Beispielsweise entsteht mit geleisteten Investitionen für eine Zwischennutzung üblicherweise die Notwendigkeit, diese mit künftigen Einnahmen zu decken. Widerständige Gruppierungen stehen regulären (bewilligten) Zwischennutzungen oft kritisch gegenüber. Dies nicht aus einem rein anarchistischen Verständnis heraus, sondern, weil dieser von rechtlichen Schranken abgesteckte „Freiraum“ aus ihrer Perspektive keiner ist. Es sei ein Instrument, um Quartiere aufzuwerten, also quasi ein Wegbereiter zur Öffnung des Gebietes, um damit dessen Attraktivität und Akzeptanz bei der Bevölkerung und den Investoren zu steigern.⁹ Mit dieser Kritik hat die unbekannte Autorenschaft wahrscheinlich nicht ganz Unrecht. Denn, so meint Guy Morin im Interview mit Telebasel kurz vor der Teilräumung, die Regierung befürworte das Wohnprojekt *Wagenplatz* (nicht aber den *Hafenplatz*) auch deshalb, weil es die Absicht sei, in Zukunft Wohnen im Hafen zu ermöglichen. Der *Wagenplatz* helfe dabei, „Verständnis für diese Stadtentwicklung [Umzonung in Wohnzone] im Quartier zu gewinnen“. (Telebasel, 27.5. 2014)

8 Die Rigidität von Normen bei Zwischennutzung stellen selbst Verwaltungspersonen in einem Podiumsgespräch zu Zwischennutzungen im Juni 2014 („Zwischen Nutzung, Freiraum und Stadtentwicklung“) und Thomas Waltert im Gespräch mit uns in Frage. Beispielsweise, dass praktisch die gleichen Baunormen für Zwischennutzungen gelten, wie für Neubauten.

9 „Für eine offene Feindschaft mit Raubtieren“ (N.N. (a)) liefert eine nachvollziehbare Argumentation, wie regulierte Zwischennutzungen als Instrument zur Aufwertung von Brachen und zur Verhinderung von Besetzungen und anderweitig wild wuchernden Zwischennutzungen eingesetzt werden können. Genau aus diesem Grund ist ihrer Ansicht nach das Bleiben ausserhalb der Strukturen besonders wichtig, denn nur so können tatsächliche Veränderungen stattfinden.

Indem die Regierung die Ausnahmesituation *Wagenplatz* auf das Wohnprojekt beschränkte, konnte sie zu einer Toleranz für Freiraumanliegen zeigen und sich zugleich dem Vorwurf des ‚wild wuchern-lassens‘ entziehen. Doch eine Stadt lebt auch durch Widersprüche, von Heterogenität, von unterschiedlichen Lebensstilen, Möglichkeiten, Ansichten, Wohnformen und der Offenheit dafür. Toleranz für Andersartigkeit aufzubringen und Ungewissheit auszuhalten, ist nicht immer einfach. Das Argument, ein *Hafenplatz* sei ein Partikularinteresse, impliziert auch das Potenzial, das Anliegen für experimentellen, selbst gestalteten und verwalteten Freiraum und potenziell gesellschaftstransformatorische Projekte zu entpolitisieren. Und solche Anliegen in gewisser Weise damit auch zu de-legitimieren.

Es ist keine einfache Angelegenheit für die Stadt, solche unterschiedliche Ansprüche und Interessen an den Stadtraum zu managen. Ein Ansatz, konstruktiv damit umzugehen, könnte daher sein, der Stadtbevölkerung vermehrt selbstgestaltete Aushandlungsprozesse zuzutrauen, Projekte und Strukturen (mit einem wachsamen Auge) in Eigenregie aktiver Personen entstehen zu lassen und die dafür nötigen und förderlichen Rahmendbedingungen sicher zu stellen. Widerständigkeit kann der öffentlichen Hand dabei helfen, konstruktiv über Landnutzung und Um- und Zwischennutzung von Bestehendem nachzudenken und Nischen für Andersartigkeit und Diversität einer Stadt zu schaffen. Kritisch bleibt dabei zu bedenken, dass Diversität auch instrumentalisiert werden kann, als Kapital einer Stadt im Städtewettbewerb. (Kemmer 2014)

Interessensvielfalt ermöglichen

Viel wichtiger, als sich auf eine Weise der Lebens- und Wohngestaltung zu einigen, scheint uns die Möglichkeit der Koexistenz ganz verschiedener Stadträume, welche unterschiedliche Bedürfnisse erfüllen. In diesem Sinne können wir schlussfolgern, dass solche Projekte wie ein *Wagenplatz/Hafenplatz* auch Diskussionen anstossen, weil sie die Grundfrage in sich tragen, wie jemand überhaupt leben möchte, respektive hinterfragen, ob die

angedachten und zur Verfügung stehenden Optionen jene sind, die eine Person als sinnvoll und befriedigend erachtet. Folglich steht hinter der zunächst anscheinend egoistischen Frage auch zur Debatte, welche gesellschaftlichen Strukturen mitgetragen, abgelehnt oder inwiefern Alternativen dazu entwickelt werden können.

„Die anderen Leute können von mir aus auch ihr ganzes Ding weiter machen. Es kann ja auch alles so bleiben, wie es ist, wenn das alle Leute toll finden. Ich will einfach auch das haben, was ich toll finde. Und ich will auch einfach den Raum dafür haben. Und das widerspricht sich halt.“ (Tobias Krämer, Wagenplatzbewohner)

Damit wirft der Wagenplatzbewohner die Frage auf, welche Interessen als legitime Ansprüche in einer Stadt anerkannt werden und welche nicht (bspw. Freiraum vs. Verbaute Umwelt, Kapitalinteressen vs. Experimente). Regierungsratspräsident Guy Morin meint dazu:

„Also ich kenne die Verfassung relativ gut: Es gibt darin kein Grundrecht auf Platz für eine alternative Wohnform, in diesem Sinne.“ (Guy Morin, Regierungsratspräsident)

Es lässt sich erkennen: Der Anspruch auf gänzlich selbstgestalteten und -gewählten Lebensraum betrachtet die Regierung als nicht legitim, da es nicht der üblichen Normvorstellung entspricht oder die Kapitalkraft fehlt, ihn zu nutzen oder zu besitzen.¹⁰ Lucius Burckhardt, ein kritisch denkender Stadtsoziologe, war ein grosser Verfechter des selbstgestalteten Lebens- und Wohnraumes durch die Bewohner_innen. (vgl. cité ouvrière, Burckhardt 1972) Er vertrat die Meinung, dass die Bewohner_innen selbst

10 Diese Frage stellt sich auch bei sozial Randständigen oder ökonomisch schwachen Bevölkerungsgruppen wie Sozialhilfeempfänger_innen. Inwiefern dürfen diese ihre Wohnform wählen und inwiefern darf die öffentliche Hand diesbezüglich Vorschriften machen und sie dadurch gewissermassen bevormunden?

als Expert_innen ihrer gebauten Lebenswelt zu verstehen sind. Sie wüssten am besten, was sie in welcher Form brauchen können. Die Planung bevormunde die Stadtbevölkerung unnötigerweise und die durch die Planung zustande gekommenen „falschen“ Lösungen für Probleme würden lediglich wiederum neue Probleme kreieren. (Burckhardt 2004: 55)

„Kerngeschäft“ der Regierung und der Verwaltung als ausführendes Organ ist das Aushandeln von unterschiedlichen Interessen und die Lösungsfindung, die für alle akzeptabel ist, so Regierungspräsident Guy Morin. Die Regierung hat sich den Forderungen nach selbst definiertem Wohnen und mehr Freiraum angenommen. Mit dem Tolerieren des *Wagenplatzes* hat sie diesen Raum bewahrt, wenn auch in prekärer Lage. Aus ihrer Perspektive muss die Lösung ‚Tolerierung des *Wagenplatzes*‘ auch vor den Steuerzahler_innen (und anderen Zwischennutzenden) vertretbar sein. Interessant dabei sind die Gewichtung und die Legitimität. Man kann auch fragen, wie gemeinnützig es beispielsweise der Anspruch der Novartis auf einen abgeschlossenen Campus innerhalb der Stadt, auf ehemals kantonalem Boden, ist (siehe Kapitel 2) und was ihr Beitrag zum Gemeinwohl ist, abgesehen von Steuerzahlungen und dem Generieren von Arbeitsplätzen. Je nach den angestrebten Werten (finanziell oder sozial) unterscheidet sich die Antwort. Doch die gute Nachricht ist, dass dieses Dilemma nicht zugunsten einer Perspektive aufgelöst werden muss, wenn eine Stadt Lefebvres Recht auf Differenz ernst nimmt und Diversität und Freiräume tatsächlich ermöglicht. Erkenntnisreich und anregend ist bei dieser Diskussion, welche Ansprüche als legitim und welche als egoistisch angesehen werden (hegemoniale Legitimitätskriterien).

Selbstbestimmter Freiraum als Gegenraum

In den Gesprächen wurde deutlich: Alle interviewten Personen sind sich darin einig, dass der Konflikt um den *Hafenplatz* grundsätzlich eine Diskussion um Freiraum ist. Umstritten sind jedoch die Ansichten darüber, was konkret als Freiraum definiert werden kann und die Art und Weise, wie dieser gewonnen wird. So

kann die Shift Mode-Sprecherin Katja Reichenstein nicht nachvollziehen, wieso es für den *Hafenplatz* keine Option war, sich durch bauliche Anpassungen in den Holzpark Klybeck zu integrieren und damit Uferlos und Hafenscharte vor dem Abriss zu bewahren. Regierung und Verwaltung machen in den Gesprächen mit uns deutlich: Freiraum ja, aber in gewissen Grenzen. Einen Grund dafür sehen sie in der Grosszügigkeit ihres Angebotes, den *Hafenplatz* weiterhin zu dulden, jedoch auf reduzierter Fläche.

Die öffentliche Hand scheint der Ansicht zu sein, Freiraum könne vorab definiert und gewissermassen eingeplant werden, beispielsweise durch die Freigabe von Arealen zur Zwischennutzung oder, hier konkret, in der Möglichkeit, sich *Shift Mode* unterzuordnen. *Shift Mode*, der Zwischennutzungs-Koordinator, vertritt die Position, auch innerhalb legaler und vorgegebener Strukturen gesellschaftskritisch wirken zu können, so die Vereinssprecherin Katja Reichenstein. In ihren Augen steht *Shift Mode* und der *Hafenplatz* für ähnliche Ziele ein: Freiraum zu erschaffen und Gesellschaftskritik zu üben (kritische Reflexion der angedachten Stadtentwicklung auf dem Hafenaerial). Marco, einer der Wagenplatzbewohner, kann dem nicht zustimmen. Seiner Ansicht nach ist es ein unauflöslicher Widerspruch, tatsächlich gesellschaftskritisch an einer Gesellschaftstransformation mitzuwirken und daraus Kapital zu schlagen, wie das *Shift Mode* beabsichtige. Er ist der Meinung, eine ernst zu nehmenden Kapitalismuskritik und gesellschaftliche Veränderung könne nur in einer praktischen Anwendung funktionieren, die sich ausserhalb des Verwertungs-Systems befinde und vorgegebene Definitionsgrenzen überschreite.

Der Wagenplatzbewohner Tobias Krämer schildert seine Definition von Freiraum folgendermassen.

„Letztendlich kann ich in einem Haus nur machen, was ich will, solange niemand kommt und guckt, ob ich es richtig mache. Und dieser Raum zum Experimentieren ist für mich extrem wichtig, weil ich keine Ausbildung und keinen Schulabschluss habe. Ich lerne Dinge, indem ich sie mache. Wir haben Badezimmer selbst ausgebaut, wir haben Wasserrohrbrüche geflickt, ich habe eine Velowerkstatt

gebaut, ich repariere inzwischen mein Auto selbst. Das sind alles Dinge, die habe ich einfach angefangen, weil es nötig war und weil ich den Raum dafür hatte, um es zu machen. Und das ist letztendlich das, was mir so wichtig ist und das ist das, was ich nicht kann innerhalb der Gesellschaft, weil da immer alles geregelt ist.“ (Tobias Krämer, Wagenplatzbewohner)

Ein echter Freiraum ist nach der oben erwähnten Definition also ein Lehr- und Experimentierraum, der im vorgegebenen Rahmen und nach engen Regeln nicht zustande kommen kann. Des Weiteren verweist Krämer auf den Unterschied zu Zwischennutzungen. Eine gewisse „Nachhaltigkeit“ strebe er damit an, er möchte nicht nur als Zwischenspieler für die allgemeine Unterhaltung eine Zwischennutzung machen oder Geldeinnahmen generieren. Sondern er beabsichtige eine längerfristige Verankerung solcher Lebens- und Freiräume im Stadtraum. Es geht somit tatsächlich um einen spezifischen Lebensraum und eine gewisse Lebensweise, im Gegensatz zu einer vorübergehenden Bespielung der Stadt, für die er sich einsetzt. Selbstbestimmte Organisation und selbstverwaltete Lebensräume sind das zentrale Anliegen, denn nur so kann die gesellschaftliche Ordnung verändert werden, so die Ansicht der Wagenplatzbewohner_innen. Zudem kann man das als normal anerkannte nur hinterfragen, indem man sich diesem nicht unterordnet.¹¹

Der Nutzen eines so definierten Freiraumes kann bis ins Quartier und darüber hinaus reichen. Das hat der *Hafenplatz* gezeigt (Spielplatz, Abendprogramme, Mittagstisch, Kinoabende). Das hindernislose Verwirklichen einer Idee ist nur in einem nicht von aussen überreglementierten Raum möglich. Dass es auch durch interne Regulationsprozesse funktioniert, mag erstaunen, aber belegt die Praxis des *Wagenplatzes*.

¹¹ Wir wollen die Diskussion um Postpolitik im Sinne Chantal Mouffes an dieser Stelle nicht eröffnen. Es wäre aber vielversprechend, sich solche Raumaufneigungen, wie sie durch den Wagenplatz vorgenommen wurde, in Bezug auf die Politisierung der Gesellschaft als Ziel davon zu analysieren.

„Ich glaube der Kern davon liegt im Konsensprinzip, dass alle einverstanden sein müssen, wie es läuft. Und das reguliert dann, was passiert. Es ist nicht so, dass ich einfach mit Macht und Recht durchsetzen kann, was ich will und die andern müssen dann schauen, solange ich die Mehrheit oder was weiss ich habe. Sondern es geht wirklich auch darum, dass sich jeder gehört und ernst genommen fühlt und schlussendlich die Bedürfnisse aller respektiert werden. Und das ist eine sehr mächtige Regulation, gerade weil auch die Menschen, die hier wohnen so unterschiedlich sind.“ (Marco, Wagenplatzbewohner)

Das *Wagenplatz*-Wohnkollektiv fordert Raum für Andersartigkeit ein. Ihr Wohnprojekt kann als symbolische Einforderung von selbstgestaltetem Stadt- und Lebensraum gelesen werden. Das selbstverantwortliche Machen, Experimentieren und das gemeinschaftliche Leben sind dabei zentral. Ganz im Sinne von Markus Kutter und Lucius Burckhardts Schrift „Wir selber bauen unsere Stadt“. (Kutter & Burckhardt 1953)¹² Ein solch selbstbestimmter Experimentalraum wie ein *Hafenplatz*, richtet sich gegen die Gleichmachung von Stadträumen und gegen die Entfremdung durch die kapitalistischen Kräfte einer Stadt. (vgl. Lefebvre 2000: 64, 77)

Paradox an der Situation eines *Hafen-* respektive *Wagenplatzes* ist das Verhältnis von Abhängigkeit und Emanzipation von der öffentlichen Hand. Zum einen sind die *Wagenplatzbewohner_innen* auf den Goodwill der Regierung und der Verwaltung angewiesen, denn ohne deren Toleranz haben sie keine Existenz. Zum anderen versuchen sie sich aber mit anderweitigen, nicht vorgegeben Strukturen zu etablieren und von staatlichen Strukturen zu emanzipieren. Insbesondere die Verwaltungsvertreter, aber auch die Regierung, verweisen bei der *Wagenplatz*thematik darauf, dass die von ihnen genutzte Fläche von der Stadt gratis zur Verfügung gestellt wird. Damit verzichte die Stadt auf Einnahmen,

12 Darin fordern sie eine stärkere Demokratisierung der Planung, indem sie die Stadtbewohner_innen selbst als Expert_innen und Urheber_innen der Lösungen von lokalen Problemen ansehen. Erst in der Umsetzung dieser von unten hervorgebrachten Lösungen sollen die Planenden ausführend tätig werden.

würde die Fläche überhaupt (zwischen)genutzt. Dies war bis Juni 2014 nicht der Fall. Daher sei, auch im Interesse eines guten Wirtschaftens, eine Fläche, die 2'500 Quadratmeter überschreite, nicht vertretbar für die Steuerzahler_innen, so Roland Frank von der Stadtentwicklung. In diesem Rahmen hätten viele aus Verwaltung und Regierung die Forderungen des *Wagenplatzes* von 6'000 Quadratmetern als unangebracht empfunden, wissen Frank und Morin.

Wieso werden gewisse Forderungen als frech und unangebracht betrachtet? Dass ein Auto konstant ungefähr acht Quadratmeter (Stadt-)Raum beansprucht – und dies ohne die gesamte Infrastruktur wie Strassen und Parkplätze mitzurechnen – davon profitieren vor allem die Autobesitzer_innen. Daher sind Forderungen auf Raum in der Stadt und seiner Legitimität nicht in Quadratmetern zu fassen, sondern an ihrem Inhalt. Und dieser lautet hier, auch Stadträume zu erlauben, die weder von Kapitalinteressen dominiert sind, noch durch Reglementierungen vorbestimmte, normativ eindimensionale Nutzungen erlauben. Mit Lefebvre (2000: 64) gesprochen sind dies keine homogenen Räume

6.6 Konfliktumgang und Aushandlungsprozess

In den Interviews wollten wir von den Befragten wissen, wie sie den Konfliktverlauf wahrgenommen haben, wie sie damit umgingen und welches ihre Handlungsmöglichkeiten waren. Fundamental für den Konflikt ist der Aushandlungsprozess um die zugesprochene Quadratmeterzahl. Die Regierung ist in bestimmender Position für das Konfliktsetting. Regierung und Verwaltung verstehen nicht, wieso der *Hafenplatz* sich nicht bereit erklären konnte, auf ihre Angebote einzugehen. *Shift Mode* legt dar, wie der Verein versucht hat, das Konfliktpotenzial vorab zu entschärfen. Für ihn ist es nicht nachvollziehbar, warum der *Hafenplatz* sich ihm für Verhandlungen verschloss. Der *Hafenplatz* erzählt von Loyalitätsbruch vonseiten *Shift Modes*. Ihrer Ansicht

nach stehen *Shift Mode* und der *Hafenplatz* für fundamental unterschiedliche Gesellschaftsmodelle.

Wie Regierungsratspräsident Morin feststellt, sind Raumanweisungen wie der *Hafenplatz* „ein städtisches Thema, ein gesellschaftlicher Prozess und eine Erscheinung. Da gibt es nicht schwarz/weiss, sondern man muss umgehen damit“. Dies sei ein Lernprozess der Regierung, der auch im Austausch mit Regierungsvertretern aus anderen Schweizer Städten und deren Strategien stattfindet, wie Morin erklärt. Ein restriktives Verhalten der Regierung (Räumung des gesamten *Hafenplatzes* inklusive Wohnprojekt) hätte lediglich Symptome bekämpft, nicht aber die Wurzeln des Problems bearbeitet. Doch anscheinend wurde Tolerierung oder sofortige Räumung des gesamten *Hafenplatzes* auch regierungsintern sehr kontrovers diskutiert, wie die Politikerin Heidi Mück weiss.

Regierungsratspräsident Guy Morin relativiert Raumanweisungen in der Art des *Hafenplatzes* und setzt sie in den städtehistorischen Kontext. In seinen zehn Amtsjahren liessen sich Besetzungen an einer Hand abzählen. Diesbezüglich bewertet er die aktuelle Situation als „noch relativ harmlos“. Er sei sich aus seiner Zeit anderes gewohnt, es sei diesbezüglich in Basel im vergangenen Jahrzehnt wirklich „relativ friedlich“ zu und her gegangen.

Öffentliche Hand

Grundeigentümerin des Ex-Migrol-Areals (und weiterer Teile des Hafenareals) ist die Einwohnergemeinde Basel-Stadt, die jedoch die Baurechtsverträge mit den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) 1999 um 30 respektive 50 Jahre verlängerte. (Bossert & Bürgin 2014: 239) Der Kanton hat die Zuständigkeit für das Ex-Migrol-Areal 2014 wieder übernommen und ‚kauft‘ nun das eigene Land von den SRH aufgrund der anhaltenden Vertragsdauer mit ihnen zurück. Die Verwaltung erfuhr erst nach der Übergabe der Parzelle von der vereinbarten Duldung des *Wagenplatzes* auf 6'000 Quadratmetern durch die Rheinhäfen, so Roland Frank von der Stadtentwicklung. Mitte April 2014 fällte der Regierungsrat den Entschluss, den *Wagenplatz* auf 2'500 Quadratmeter zu verkleinern. Die öffentliche Hand bezieht sich bei der von ihr gesetzten Quadratmeteranzahl von 2'500 auf die im März 2012 – also lange vor der Ankunft des *Wagenplatzes* im Hafen – vom *Wagenplatz* geforderten „mindestens 1'500 Quadratmeter“. Dies sei die einzige „offizielle Aussage“ des *Wagenplatzes* gewesen (Roland Frank). Diese Raumforderung hätten sie um 1'000 Quadratmeter ergänzt.

Wagenplatz

Der Hafenplatz hat trotz hinzugekommener Projekte, die mit den Schweizerischen Rheinhäfen anfangs 2013 vereinbarten 6'000 Quadratmetern nie überschritten. Sie haben sich, wie am Runden Tisch vom 21.5.2014 mit Verwaltung, *Wagenplatz*, *Shift Mode* und Politiker_innen anscheinend gefordert, am 28.5.2014 auf 5'000 Quadratmeter zurückgezogen. Sie beharrten darauf, 5'000 Quadratmeter zu benötigen, da auf weniger Fläche Wohnprojekt, Werkstatt, öffentliche Nutzungen wie der *Hafenplatz* inklusive Spiel- und Grillplatz und öffentliche Küche, nicht koexistieren könne.

Shift Mode

Der Verein betont, er hätte als Bedingung für seine Aktivität auf der Steinbrache von insgesamt 12'500 Quadratmetern festgelegt, dass der Hafenplatz bestehen bleiben müsse. Das Stillschweigen der Regierung und die Vertragsunterzeichnung habe er als Akzeptanz dieser Forderung verstanden. In Gesprächen mit dem Hafenplatz hätte Shift Mode stets darauf verwiesen, dass er die Fläche übernehme, die nach den Verhandlungen zwischen Wagenplatz und Stadt übrig bliebe. Er selbst sei nicht „Teil der Quadratmeter-Diskussion“, weil er keine Entscheidungskompetenzen diesbezüglich hätte, so Katja Reichenstein. Deshalb – und auch weil der Hafenplatz lediglich um Quadratmeter feilschen und keine Kooperation eingehen wollte – sei es schwierig geworden für den Verein, sich vor der Regierung für die 6'000 respektive 5'000 Quadratmeter für den Hafenplatz stark zu machen, berichtet Reichenstein. Diese Haltung hat sich während der Zuspitzung des Konfliktes aber verändert. Shift Mode schien die im April 2014 von der Regierung vorgegebenen 2'500 Quadratmeter für den Wagenplatz als gesetzt und die Teilräumung als ihm entgegenkommend zu erachten. (Tageswoche, Oppliger, 28.5.2014)

Konfliktumgang

Regierung

Die Regierung setzt die *Rahmenbedingungen* zur Konfliktlösung. So beispielsweise die Entscheidung, dass der *Wagenplatz* ausschliesslich als Wohnprojekt existieren soll und darauf zu „begrenzen“ sei, wie Guy Morin schildert. Das Wohnprojekt *Wagenplatz* dürfe bestehen bleiben, Uferlos und Hafenscharte sollten sich in einen legalen Rahmen transferieren lassen, so die Vorstellung der Regierung. Falls sie sich diesem widersetzen würde, so wäre eine Räumung dieses Bereiches zu veranlassen und ein Ultimatum zu stellen. Mit der Begrenzung des tolerierten Bereiches setzte die öffentliche Hand auch ein symbolisches Zeichen und demonstrierte damit ihr Durchgreifen respektive ihre Definitivität bezüglich der Freiraumproduktion. Als ausführende Instanz zur Lösung der unterschiedlichen (Frei-)Raumansprüche wurde *Shift Mode* als „Vermittler“, der Zwischennutzungsverwaltungsaufgaben inne hat, so Morin, eingesetzt. Laut Roland Frank von der Stadtentwicklung ist *Shift Modes* Auftrag, „im Austausch“ mit allen Zwischennutzer_innen zu sein.

Zum einen zeigt dies die Flexibilität der öffentlichen Hand, was die Schaffung von neuen Verwaltungsstrukturen bei Problemlösungen betrifft. Zum anderen verlagert dies Probleme, und der Grundkonflikt um nicht vordefinierten Freiraum bleibt ungelöst. Somit erstaunt es nicht, dass der Verein *Shift Mode* zwischen die Fronten geriet und dadurch in einer nur schwer auflösbaren Konfliktsituation steckt. Denn beide Parteien verlangten von ihm die Loyalität für deren Anliegen und dass er sich mit ihnen solidarisiert. Als neutraler Akteur konnte sich *Shift Mode* nicht positionieren, da er in einem Vertragsverhältnis mit der Stadt steht und von der Stadt eingesetzt wurde. Die Projekte Uferlos und Hafenscharte hätte nicht im legalen Rahmen von *Shift Mode* weiter existieren können (Baugenehmigungen und weitere Normierungen), respektive lehnten sie eine Eingliederung in *Shift Mode* ab (siehe Box

Quadratmeterdebatte).¹³ Die Konstellation der Akteur_innen ist auch deswegen problematisch, weil mit *Shift Mode* eine weitere Konfliktpartei mit eigenen Ansprüchen und Pflichten ins Spiel kam. Zudem besteht von Seiten der Stadt der Anspruch an *Shift Mode*, nicht nur Verwaltungs- und Koordinationsaufgaben im Sinne der Stadt zu erledigen, sondern auch ihr eigenes Zwischennutzungsprojekt in der geplanten Grösse und Weise zu verwirklichen. Zugleich sollten sie auch in einer guten Nachbarschaft mit dem *Wagenplatz* funktionieren, nachdem der *Hafenplatz* teilgeräumt wurde. Eine nahezu unmögliche Anforderung. Dass die Regierung einen Zwischennutzungsvermittler (*Shift Mode*) mit eigenem Projekt und der Gebundenheit an eine zusätzliche Partei (Kunstmesse *Scope*¹⁴) eingesetzt hat, führte in diesem Falle wohl eher zur Erhöhung der Komplexität als zur Vereinfachung.

Verein *Shift Mode*

Der Verein *Shift Mode* versuchte den Konflikt vorab auszuhebeln, indem er die Bedingung stellte, dass er die Zwischennutzungsverwaltung nur übernimmt, wenn der *Hafenplatz* bestehen bleibt. Er war stets bemüht, den Dialog zu suchen. Den *Hafenplatz* beschreibt der Verein aufgrund seiner Heterogenität an Personen und seiner wechselnden Ansprechpartner als eine schwer zugängliche Gruppe, denen er seine Visionen der Zwischennutzung gar nie darlegen konnte. Dies lag offenbar auch daran, dass der *Hafenplatz* den Kurswechsel von *Shift Mode* als Loyalitätsbruch und „Verrat“ wahrnahm. Daraufhin verhärteten sich die Fronten, und

13 Wie u.a. dem Flyer „Warum *Shift Mode* Scheisse ist“ zu entnehmen ist, ist Uferlos gegen die Integration durch *Shift Mode* und somit in gegebene Strukturen. Einverleibung in herrschende Strukturen mache ein Projekt „kontrollierbar“ und das ordnungsverändernde Potenzial zunichte. In diesem Sinne sehen die Autor_innen *Shift Mode* als im Dienste der Herrschaft, unter anderem der „von oben herab“ wirkenden Stadtplanung, die diese durch die Integration von Uferlos „zementieren“ würde. (N.N. (b))

14 Die Kunstmesse *Scope* mietete 2014 eine Fläche von rund 8'000 Quadratmetern von der zeitweiligen Flächenverwalterin *Immobilien Basel-Stadt*. (Tageswoche, Oppliger, 28.5.2014) In den kommenden Jahren wird *Scope* die Fläche auf dem Hafanareal von *Shift Mode* mieten. Diese Einnahmen stellen einen essenziellen Teil der Finanzierung von *Shift Mode* dar.

die Kommunikation beschränkte sich auf den Versuch, mit *Shift Mode* über Zugeständnisse von Quadratmetern zu sprechen. *Shift Mode* wiederum wollte/konnte sich nicht auf ihre Seite schlagen, weil er, so Katja Reichenstein, erstens keine Entscheidungskompetenzen über die dem *Hafenplatz* zugesprochenen Quadratmeter hatte und zweitens *Shift Mode* sich ihnen aufgrund der fehlenden Kompromiss- und Verhandlungsbereitschaft von Seiten des *Hafenplatzes* bei der Lösungsfindung (Uferlos und Hafenscharte als Teil des Projektes von *Shift Mode*) nicht verpflichtet fühlten. Hätte die Verantwortlichen von *Shift Mode* die Bereitschaft des *Hafenplatzes* für gewisse bauliche Anpassungen gespürt um den Baunormen zu entsprechen, hätten sie für den *Hafenplatz* „gekämpft wie die Bären“, so Katja Reichenstein.

Wagenplatz

Der *Wagenplatz* befindet sich in der schwächsten Verhandlungsposition. In den Gesprächen mit allen Parteien wurde deutlich, dass alle versuchten sich zu *solidarisieren*, um an Akzeptanz und Gewicht zu gewinnen (*Wagenplatz* mit *Shift Mode*, *Wagenplatz* mit *Landestelle*, Stadt mit *Shift Mode*). Dies war insbesondere für den *Hafenplatz* wichtig, da er in der verwundbarsten Position war/ist. Auch haben dritte, unbeteiligte Personen versucht, konstruktiv in den Aushandlungsprozess einzuwirken (Heidi Mück und Michael Köchlin, „Klybeck bis an Bach“ für *Hafenplatz*).

Wie wir in den Gesprächen mit den zwei *Wagenplatzbewohnern* erfahren, hatten Uferlos und Hafenscharte kurz vor der Räumung von sich aus entschlossen, ihre Projekte zugunsten des Wohnprojektes *Wagenplatz* aufzugeben, weil alle Projekte zusammen auf 2'500 Quadratmetern keinen Platz gefunden hätten. Für Uferlos und die Hafenscharte war es keine Option, sich unter *Shift Modes* Verwaltung und somit in Bau- und weitere Normen einzugliedern, weil dies einzig den Abbruch und den normkonformen Wiederaufbau der Projekte bedeutet hätte, so *Wagenplatzbewohner* Marco. Sie liessen sich deshalb lieber räumen, als dem *Wagenplatz* den knappen Platz streitig zu machen und das Wohnprojekt allenfalls zu gefährden. Diskussionen und Entscheidungen fanden im

Rahmen von täglichen, internen Vollversammlungen statt. Der Zwischenraum unter freiem Himmel ist für das Wagenleben besonders wichtig, denn als Innenraum stehen den Bewohner_innen nur rund zehn Quadratmeter zur Verfügung. So war auch die öffentliche Gemeinschaftsküche wertvoll, die ebenfalls geräumt wurde. Deren Funktion Wagenplatzbewohner Tobias Krämer folgendermassen erklärt.

„Das war vorher echt auch schön, dass man genug Platz hatte, um wirklich auch so einen Bereich zu haben, wo Gäste dann auch eine eigene Küche haben. Und man einfach sagen kann, egal wer kommt, egal ob es ein Junkie ist oder jemand, der einen nicht so sympathisch ist oder jemand den man kennt, dass man denen sagen kann, ‚ihr könnt hier mal bleiben. Räumt bitte auf‘. Das ist ganz cool auf einer moralischen Ebene. Auf so einer praktischen Ebene ist es aber auch ganz oft überhaupt nicht cool.“ (Tobias Krämer, Wagenplatzbewohner)

Hinderliche Komponenten

Abgesteckte Verhandlungsräume

Die öffentliche Hand befindet sich in bestimmender Position. Sie entscheidet schliesslich über das Bestehen des *Hafenplatzes*, der auf die Gunst der Regierung angewiesen ist. Daher ist es relativ schwierig, in diesem Falle von einer Verhandlung zu sprechen. Die Spielräume waren zum Teil extrem klein, wenn die Bedingungen für das Weiterbestehen bereits gesetzt und undiskutabel waren (beispielsweise Ultimatum Teilräumung). So schildert Roland Frank von der Stadtentwicklung die Ausgangslage wie folgt:

„Wir [Verwaltung] hatten ein Mandat der Regierung. Und wenn die Regierung ein Ultimatum setzt, kann man nur innerhalb dieses klaren Rahmens bleiben.“ (Roland Frank, Stadtentwicklung)

In den Gesprächen mit dem *Wagenplatz* stiessen wir immer wieder auf die Wahrnehmung, bei Diskussionsbeginn wäre der Ausgang bereits *undiskutabel festgelegt*. Sowohl Roland Frank wie auch Guy Morin verweisen darauf, dass sie auf neutrale oder interne Vermittler (die „Vernünftigen“) setzten, die die von der öffentlichen Hand gesetzten Bedingungen akzeptabel machen sollten.¹⁵ Insofern konnte dem auch das Format eines runden Tisches keine Abhilfe mehr schaffen. Alle Parteien haben verpasst, ihre Ansprüche und Entscheidungen zu begründen, respektive Verständnis dafür zu schaffen. Man könnte daher eher von einem Aushandlungsprozess mit sehr ungleichen Einflusspositionen sprechen. Doch nicht nur dem *Hafenplatz* blieb die Option, auf 2'500 Quadratmeter zu schrumpfen und sich auf das Wohnprojekt *Wagenplatz* zu begrenzen oder geräumt zu werden. Auch *Shift Mode* war in einer schwierigen Position: Einerseits bestand die Bindung an den Vertrag mit der Stadt und andererseits versuchte *Shift Mode*, sich als wohlgesinnter Nachbar des *Wagenplatzes* vom staatlichen Auftrag nach der Teilräumung zu etablieren.

Entgegenkommen unterbewertet

In den Gesprächen mit den verschiedenen Akteuren wurde deutlich, dass das *Entgegenkommen* jeder Partei zu wenig oder keine Anerkennung erhielt. So machten alle Parteien Zugeständnisse, jedoch alle verweisen in den Gesprächen mit uns darauf, dass diese von den anderen nicht gebührend gewürdigt oder wahrgenommen wurden. Die öffentliche Hand stellte einen Bereich für den *Wagenplatz* bereit und hat ihn in der Form eines tolerierten Wohnbereiches somit erhalten. *Shift Mode* hat bereits zu Beginn vorausgesetzt, dass sie sich nur auf der Brache engagieren, wenn der *Hafenplatz* bleiben könne. *Shift Mode* war zu Beginn des Konfliktes auch zu Gesprächen über Möglichkeiten der Zusammenarbeit bereit. Der *Wagenplatz* hat sich an die anfänglich vereinbarten Bedingungen der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH,

¹⁵ Roland Frank von der Stadtentwicklung erwähnt, „sie [die selbsternannten Vermittler] wollten sie [die Hafenplatz-Aktivisten] nicht dazu bewegen, dass sie sich auch auf diese Fläche [2'500 Quadratmeter] zurückziehen. Und dann kann man nicht miteinander im Austausch sein und findet keine Lösung“.

ehemalige Verantwortliche) des nicht Störens und nicht über die zugesprochenen Fläche von 6'000 Quadratmeter zu wachsen, gehalten. Sie zogen sich nach der Teilräumungsandrohung auch auf 5'000 Quadratmeter zurück.

Fehlende Begründungen

Als weiteren, wichtigen Punkt eruieren wir in den Gesprächen die *fehlenden Begründungen* für Ansagen und Handlungen aller beteiligten Konfliktparteien. So erklärte beispielsweise die Regierung nicht, warum sie eine Beschränkung des *Hafenplatzes* für nötig erachtete. Im Gespräch begründet sie die Beschneidung der Fläche mit der beabsichtigten Einschränkung von besetztem, nicht normiertem Raum. Zudem, so Guy Morin, wollte die Regierung den Vertrag mit *Shift Mode* einhalten und die Gleichbehandlung aller Zwischennutzer gewährleisten. Der *Hafenplatz* konnte der öffentlichen Hand offensichtlich nicht zugänglich machen, warum er mehr als 2'500 Quadratmeter benötigte (Erhaltung des öffentlichen Raumes wie Küche, Werkstatt, Spiel- und Grillplatz sowie Uferlos und Hafenscharte) und welchen gesellschaftlichen Beitrag er leistet. *Shift Mode* konnte offenbar nicht nachvollziehen, weshalb Uferlos und Hafenscharte eine Integration in *Shift Mode* konsequent ablehnten. Und *Shift Mode* änderte seine ursprüngliche Position, die Koexistenz seiner Projekte neben dem gesamten *Hafenplatz* „mit all seinen Projekten“ sei möglich. (Katja Reichenstein) *Shift Mode* kommunizierten am runden Tisch am 21.5.2014 in Anwesenheit von *Wagenplatz* und Verwaltung, dass der Verein sein geplantes Projekt bei einer *Hafenplatz*grösse von 5'000 Quadratmetern nicht in der geplanten Weise und Grösse durchführen könnte, so *Wagenplatz*bewohner Marco, der mit am Tisch sass. Damit brach *Shift Mode*, so Marco, das dem *Hafenplatz* vorab gegebene Versprechen, sich vor der öffentlichen Hand für die 5'000 Quadratmeter für den *Hafenplatz* einzusetzen.

Es bleibt offen, ob die jeweiligen Begründungen tatsächlich nicht klar kommuniziert oder ob sie als wenig legitim erachtet und deshalb vernachlässigt wurden. Die Betonung von entgegenkommenden Gesten und die Anerkennung und Wertschätzung von

Zugeständnissen der jeweils anderen Partei wären aber hilfreich bei Verhandlungen.

Unterwanderung

Mehrere Befragte bringen die Thematik der Unterwanderung oder eine zunehmende Radikalisierung des *Hafenplatzes* auf. Thomas Waltert vom Bau- und Verkehrsdepartement konstatiert aus seiner Perspektive: „Der *Wagenplatz* wurde unterlaufen“ und „missbraucht“. Er vermutet dahinter Personen, „die eigentlich überhaupt nicht mehr irgendwelche Ideen oder Dialogbereitschaft haben, wo es eigentlich nur noch darum geht, zu stören und zerstören“. Roland Frank von der Stadtentwicklung sieht es ähnlich. Er meint, es wären einige „radikale Leute“ dazugekommen, welche die „Grundidee“ des *Wagenplatzes* „infrage gestellt haben“. Es sei dann schwierig geworden, die ursprüngliche Idee davon, „was man duldet, weiterhin dulden lassen zu können“. Diese Aussage ist ein weiterer Erklärungsbaustein für die Beweggründe, warum die öffentliche Hand eine Beschränkung des *Hafenplatzes* veranlasste. Katja Reichenstein, die mehrmals im direkten Gespräch mit dem *Hafenplatz* war, konstatiert verschiedene „Begehrlichkeiten, Gesinnungen und Radikalisierungsstufen“ der Personen auf dem *Hafenplatz*. Auch sie spricht von einer Unterwanderung. Angesprochen auf die Unterschiedlichkeit der Personen auf dem *Hafenplatz* und potenzielle Probleme, meint Marco, sie hätten keine Probleme gehabt. Zumal alles in Vollversammlungen und nach dem Konsensprinzip entschieden wurde/wird. Es gäbe zwar schon auch Kritik von autonomen Personen ausserhalb des *Hafenplatzes*. Der *Wagenplatz* habe aber nicht den Anspruch, „mit Gruppen ausserhalb des *Wagenplatzes* einen Konsens über die Zukunft des *Wagenplatzes* zu finden“.

6.7 Auswirkungen

Wie wirkt nun ein solcher Konflikt um Freiraum, um selbstbestimmt gestalteten Stadtraum und die Teilräumung weiter? Wie Wagenplatzbewohner Marco weiss, seien durch die Teilräumung neue Personen politisiert und aktiviert worden. Diese setzten sich nun konstruktiv für andere Freiräume in der Stadt ein. Das ist auch als Hinweis darauf zu verstehen, dass Restriktion langfristig nicht die erhofften Effekte verspricht. Die Bedürfnisse sind nach wie vor vorhanden.

Auf unterschiedlichen Ebenen können wir somit einen gewissen Einfluss des Widerstandes erkennen. Durch Widerständigkeit in der alltäglichen, räumlichen Praxis werden unerfüllte Bedürfnisse an den Stadtraum für die öffentliche Hand wahrnehmbar. Das zwingt die Stadt dazu, Antworten auf die Frage zu finden, wie sie mit Diversität und unterschiedlichen Bedürfnissen umgehen will. Und wie sie strukturell die Bedingungen für heterogene Stadträume schaffen kann. Insbesondere stellt sich auch die Frage, welche Möglichkeiten es gibt oder zu schaffen gilt, um Räume für experimentelle Wohn- und Freiraumprojekte, die in Eigenregie verhandelt werden können, zur Verfügung zu stellen. Aber auch der Konflikt um den *Hafenplatz* und dessen Teilräumung, sowie die immer wieder aufkommende Thematik *Wagenplatz* als Lebensform und die Suche nach einem Standort, führen zu einer Sichtbarkeit derer Anliegen. Es scheint, als würden die unterschiedlichen widerständigen Gruppierungen den Diskurs um die Richtung der Stadtentwicklung und die Beteiligungsformen (neue Form für Begleitgruppe in Bearbeitung) beeinflussen.¹⁶ Nicht zuletzt darum, weil sie auch medial aufgegriffen werden. Aber auch die politische Ebene verzeichnet Aktivitäten, die durch die Formierung von Widerstand veranlasst wurden. So sind im aktuellen Richtplan einige Forderungen der *IG Greenhattan* wieder zu finden.

¹⁶ Vgl. Kapitel 5. Als Beispiel ist die Haltung der öffentlichen Hand nach dem Widerstand gegen die Visualisierung zu nennen, „Rheinhattan“ werde nie in dieser Weise gebaut.

Es ist aber auch eine gewisse Ängstlichkeit vor Veränderung und damit vor Verdrängung vonseiten des Widerstandes zu erkennen. Neben fortschrittlichen Elementen ist auch ein gewisser Konservatismus im wörtlichen Sinne von konservieren, sprich dem nicht Verändern und Erhalten, erkennbar. So beschreibt Thomas Waltert vom Bau- und Verkehrsdepartement die beiden angrenzenden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen folgendermassen.

„Was ich in diesen Quartieren feststelle, ist, dass grundsätzlich eine sehr hohe Toleranz gegenüber Neuem, gegenüber anderen Nutzungen und gegenüber Menschen anderer Herkunft vorhanden ist. Die Nähe zur Industrie und zum Hafen und den dazugehörigen Emissionen ist in Klybeck und Kleinhüningen weitgehend akzeptiert und in Bezug zur Hafennutzung gar Teil der Identität. Auch die heterogene Bevölkerungsstruktur wird nicht als Belastung angesehen, sondern vielmehr als Bereicherung. In diesem Sinne ist das Verhalten der Widerstandsgruppierungen zur Hafen- und Stadtentwicklung nicht „quartiertypisch“, sondern zeichnet sich durch eine sehr intolante und egoistische Haltung aus, die, meiner Meinung nach, so nicht zur quartiertypischen, offenen Haltung passt.“ (Thomas Waltert, Bau- und Verkehrsdepartement)

Zudem fällt auf, dass die Verdrängungsängste nahezu einen diskriminierenden Unterton haben, wenn vom Wohnungsbau für Expatriates gesprochen wird, den es zu verhindern gilt. (N.N. (a)) Die Ängste sind einerseits berechtigt, wenn es darum geht, ein „spannendes Quartier“, wie Waltert das Klybeckquartier bezeichnet, zu erhalten (konservieren). Denn im St. Johann Quartier sind Aufwertungs- und Wandlungsprozesse seit einigen Jahren zu beobachten, womit das Quartier auch etwas von seinem charakteristischen Gesicht verliert. Allerdings ist Veränderung immanenter Bestandteil einer Gesellschaft und somit auch von Städten. Es ist wertvoll, wenn eine Diskussion darüber angestossen wird, welche Veränderungen stattfinden sollen und welche allenfalls nicht intendierten Negativfolgen diese haben könnten. Störungen von Veranstaltungen oder Planungsprozessen mit dem Ziel, die hegemonialen, herrschenden Sprechersituation deutlich

sichtbar zu machen, wie dies *Rheinhattan versenken* tut, sind daher anregend und eine ernst zu nehmende Kritik. Es braucht jedoch im Gegenzug auch praxisorientierte, konstruktive Vorschläge, die nicht zwingend von derselben Gruppierung kommen müssen. Diesbezüglich ist die Breite der widerständigen Projekte und Gruppierungen hilfreich. Denn sie setzen einerseits den Finger auf Problemzonen, andererseits zeigen sie potenzielle Möglichkeiten für Alternativen auf. Gelingt es der Stadt, diese strukturellen Kritikpunkte an Planungsweise und -inhalt aufzunehmen, wäre eine tatsächlich emanzipatorische, von der Bevölkerung ausgehende, Stadtentwicklung auf dem Hafensreal möglich.

Eine grosse Chance sehen wir in der Verbindung von solcher Kritik der widerständischen Gruppierungen und der Offenheit der Stadt für solcherlei Anliegen, wie es Waltert beispielsweise in seiner Vision eines „experimentelles Stadtquartieres“ sieht.

„Ich fände es einen spannenden Ansatz, wenn Klybeck und Kleinhüningen ein experimentelles Stadtquartier sein könnte, in welchem neben experimentellen Zwischennutzungen und Wagenplatz-Nutzungen, auch bei der Entwicklung von Um- und Neubauten der experimentelle Charakter Leitmotiv wäre.“ (Thomas Waltert, Bau- und Verkehrsdepartement)

6.8 Folgerungen

Was fällt uns auf, wenn wir zurückschauen auf die geführten Gespräche, den Umgang mit dem Konflikt um den *Hafenplatz*, die Dokumente und darauf, was wir teilnehmend beobachtet haben? Wir machen unterschiedliche Interessen und Visionen für die Zukunft des Klybeckquais aus. Als eine unter vielen Widerstandsgruppierungen verdeutlicht der *Wagen-* respektive *Hafenplatz* seine Idee eines organisch entstehenden und wachsenden Frei- und Lebensraumes, der selbstbestimmt gestaltet ist. Dem *Wagenplatz* geht es dabei in überraschend pragmatischer Weise darum, einen

gesellschaftstransformativem Beitrag zu leisten. Damit legitimieren sie die Raumanneignung im Hafeneck. Bei genauerer Betrachtung stellen wir fest: Die vom *Hafenplatz* aufgenommenen Thematiken um alternative und selbstgestaltete Lebensformen, selbstbestimmten, nicht überreglementierten Freiraum sowie Selbstorganisation, sind nicht lediglich Eigeninteressen. Es sind auch keine Praktiken, die Besetzungen und damit Auflehnung als solche zum Ziel haben. Es geht tatsächlich auch um den Inhalt der Forderungen an die Stadt, diversere Stadträume entstehen und zuzulassen. Wir verstehen es auch als Aufforderung an die Stadt, Vielfalt und Heterogenität von Lebens- und Freiräumen zu unterstützen. Und so nehmen die Wagenplatzbewohner_innen auch die Mitgestaltung der Stadt wahr. Unterschiedliche Interessen an den Stadtraum sind jedoch nicht nur in Basel erkennbar. Es ist ein städte-immanentes Thema. Urbane Räume sind umkämpft, und Konflikte daher auch immer Teil davon. Essenziell ist der Umgang damit.

Konflikthafere Forderungen an Stadtraum sollten ernst genommen, und der Umgang damit sorgfältig abgewogen werden. Die Angemessenheit von Rechten und Gesetzen – die auch durch den Raum wirken, diesen strukturieren und so auf die Menschen Einfluss nehmen – müssen hinterfragbar sein. Ansonsten läuft eine Stadt Gefahr, gesellschaftliche Bedürfnisse zu missachten und soziale Ausschlüsse unreflektiert zu reproduzieren. Es stellt sich also die Frage, was man aus unvorhergesehenen zivilgesellschaftlichen Initiativen, sozialen Bewegungen und kleinen Gesetzeswidrigkeiten lesen kann. Eine hohe Toleranz für Unterschiedlichkeit und Interpretationsspielraum von Grauzonen sind dabei hilfreich.

Die öffentliche Hand ist gefordert in der Aufgabe, verschiedene Interessen in einer Stadt zu vereinen und Konflikte beizulegen. Keine einfache Aufgabe. Denn das Vorgehen bei konflikthafter Situation, aber auch die (kreativen) Strukturen zum Umgang damit, sind variabel. Hinzu kommt der lokale Kontext, die Geschichte eines Ortes und seine ihm eingeschriebenen Pflichten. Auf dem Basler Hafeneck beispielsweise in Form des weiterhin anhaltenden Vertrages mit den Schweizerischen Rheinhäfen und die Handänderungen, die Konfliktpotenzial bergen. Der

Interpretationsspielraum der öffentlichen Hand von rechtlichen Grauzonen kann als Fluch oder Segen betrachtet werden. Zum einen lässt er eine flexible Handhabung von Ansprüchen zu. Zum anderen beginnt damit ein Aushandlungsprozess, der auch immer von Machtstrukturen geprägt ist, der Zeit in Anspruch nimmt und Toleranz für Andersartigkeit voraussetzt. Deutlich wurde auch, dass es bei Aushandlungsprozessen konstruktiv ist, wenn das Entgegenkommen der anderen Partei anerkannt und wertgeschätzt wird. Begründungen für eigene Handlungen, Entscheidungen und Bedürfnisse den anderen Parteien klar zu kommunizieren, trägt ebenso zur Verständniserzeugung bei. Und schliesslich muss immer wieder in Erinnerung gerufen werden: Es sind Persönlichkeiten, die handeln und aus einem anderen organisatorischen und persönlichen (Erfahrungs-)Kontext auf eine Aushandlungssituation blicken – sowohl von Seiten der öffentlichen Hand, wie auch von Seiten des Widerstandes oder der Zwischennutzungskoordinatoren *Shift Mode*. Sich die Heterogenität von Personen, Widerständigkeit, Verwaltungseinheiten und -zuständigkeiten, Handlungsspielräumen sowie Interessen und Zielen in Erinnerung zu rufen, hilft bei der Verständigung und kann zu einer fruchtbaren Freiraumverhandlung beitragen.

Wir stellen aber auch verschiedene Widersprüchlichkeiten fest. Zum einen von Seiten der öffentlichen Hand: Gewisse Verwaltungsvertreter_innen zeigen in den Gesprächen viel potenzielle Aufgeschlossenheit für ein innovatives, bevölkerungsnahes und offenes Vorgehen in Bezug auf die zukünftige Entwicklung des Klybeckquais. In der Umsetzung ist davon aber wenig verwirklicht. Und auch das Verhältnis zwischen Stadt und *Wagen-/Hafenplatz* weist widersprüchliche Züge auf. Einerseits sind der *Wagenplatz* und die anderen Projekte auf den Goodwill der Stadt angewiesen, andererseits möchten sie sich ihren Vorgaben und Strukturen nicht gänzlich unterordnen. Verschiedene widerständige Gruppierungen wehren sich gegen die Veränderung ihres Quartieres. Veränderung ist aber so fundamental gesellschaftsimmanent, dass eine Verhinderung nicht realistisch ist. Das Widerständige hat auch etwas den Beigeschmack von konservatorischem, egoistischem ‚aber nicht in *unserem* Quartier‘ (Not In My

Backyard, NIMBY). Zugleich streben die widerständigen Gruppierungen durchaus eine Veränderung an, jedoch eine gänzlich andere Art davon. Es ist der Widerstand, der sich aktiv der Frage stellt: Welche Veränderungen wollen wir? Die widerständigen Gruppierungen setzen sich klar für mehr Gemeinschaftlichkeit, eine weniger profitbasierte Stadtentwicklung und mehr Selbstgestaltung ein. Für eine Stadt mit mehr Diversitätsräumen.

Gelingt es einer Stadt, Lefebvres gefordertes Recht auf Differenz strukturell zu ermöglichen, können Konflikte konstruktiv verhandelt und ausgetragen werden. Wenn Raum für unterschiedliche Aushandlungsprozesse und Verschiedenartigkeit vorhanden ist, können neuartige Lösungsfindungen, auch ausserhalb des üblichen Settings, entstehen. Bürokratische Hürden wie die Schwierigkeit, Sonderzonen zu erlassen – beispielsweise für experimentelle Lebens- und Freiräume – sowie hegemoniale Vorstellungen von Denk- und Zulassbarem in der Stadt sind dabei hinderlich. Widerständige Projekte rütteln gerade an diesen etablierten und internalisierten Vorstellungen, in dem sie das „Undenkbare“ denken und leben. Das „Denkbare“ zu erweitern sowie planerische „Vorentscheide“ zu hinterfragen, dafür setzte sich auch Lucius Burckhardt zeitlebens ein. Den Möglichkeitsrahmen zur Bearbeitung gesellschaftlicher Widersprüche zu öffnen (Kuhn 2014: 28), ist der konstruktive Beitrag des Widerstandes. Dem Vorgegebenen etwas entgegenzusetzen. Sei es in der Störung eines Podiumsgesprächs (*Rheinhattan versenken*), der Entwicklung alternativer Alltagspraxen (*Wagenplatz*), dem Boykott vorhandener Partizipationsprozesse (Kritiker_innen der Begleitgruppe) oder der konkreten Imagination einer der Planung diametral entgegenstehenden Möglichkeit (*Vogelinsel*).

Die Brachen (im Basler Hafenaerial) gehören oder gehörten zu den raren Räumen, die per se wenig oder keine Vorgaben an den Raumgebrauch machen. Damit erlauben sie einen kreativen Gebrauch, die Entstehung gänzlich neuer Räume und die Möglichkeit, unkonventionelle Verhandlungs- und Organisationsweisen zu erproben. Der Raumgebrauch durch lokale, und gerade nicht durch staatliche Akteure, kann Diversität erhöhen, wie Lefebvre meint. (2000: 440-441) Die ordnende Macht, verstanden

als „Police“, also Diskurse, Institutionen, Praktiken und Wissen (Rosemann 2013: 44), führt Limitierungen ein und beschränkt Möglichkeiten des Raumgebrauches. Es wäre eine ausgezeichnete Chance gewesen, das Ex-Migrol-Areal als Labor für eine offene Herangehensweise der Planung zu nützen. Beispielsweise hätte die öffentliche Hand Anregungen des Widerstandes aufnehmen und ein innovatives Setting für vielfältige Raumbelungen und Stadtentwicklungen schaffen können. In diesem Sinne helfen der *Hafenplatz* und die anderen widerständigen Projekte, für diese ‚Undefiniertheit‘ der Branche zu kämpfen und nutzen sie, um die Ordnung im Raum mitzubestimmen. Damit ist auch die Vehemenz der Forderungen des Widerstandes nicht nur nachvollziehbar, sondern auch wertvoll. Denn sie erhöhen die Vielfalt städtischer Räume.

Durch die vielen Gespräche und die Frage, was sich im Konflikt dokumentiert, ist auch deutlich geworden, dass das Gemeinwohl ein höchst umstrittener Begriff ist. Was wird als Gemeinwohl angesehen? Von welchen Akteur_innen? Und welche Gemeinwohlbemühungen werden nicht als legitim erachtet? Die Frage nach der Definition von Gemeinwohl steht im Raum und bleibt zu debattieren. Solange nicht eine gesellschaftliche Diskussion darüber geführt wird, was als wertvoller Beitrag für die Gesellschaft betrachtet wird, werden auch zukünftig Konflikte anstehen. Dann bleibt das Konfliktsetting stets jenes, dass Gemeinwohlbemühungen nicht als solche anerkannt und unterdrückt oder beschränkt werden. Das Konzept der Diversität zu verwirklichen und strukturell zu verankern, könnte uns bei einer fruchtbaren Debatte darum sehr helfen. Angesichts prekärer Verhältnisse und existentieller Probleme in Städten, scheinen die Forderungen des Widerstandes ein Luxusproblem zu sein. Ihr gesellschaftstransformatorischer, kreativer Einfluss auf die Gesellschaft und die Stadtentwicklung ist jedoch dann fruchtbar genutzt, wenn er konstruktiv in Stadtprozesse (Planungsprozess, Umgang mit Konflikten und Diversität) aufgenommen werden und so systemisch einen Beitrag leisten kann.





Abb. 16a-e: Wagenplatz-Impressionen
Fotos: Aline Schoch

7 Wer baut unsere Stadt? (Petra Huser)

7.1 Hintergrund und Ausgangslage

Im Rahmen des Projektes Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck lancierte die Verwaltung zwischen 2012 und 2013 einen breiten partizipativen Prozess. Gestützt ist dieser nicht nur auf die demokratischen Grundlagen, sondern auch durch die kantonale Gesetzgebung. Das Projekt Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck ist eine Teilentwicklung innerhalb der „Entwicklungsvision 3Land“, die in Zusammenarbeit mit Frankreich und Deutschland für Basel Nord eine grossräumige Entwicklung über die Landesgrenzen hinaus vorsieht. Grundvoraussetzung für diese Hafenentwicklung der rheinnahen Hafenableure am Klybeck- Westquai sind der Neubau eines weiteren Hafenbeckens und die Verlegung des bisherigen Hafenbahnhofs und sämtlicher Hafengleise.

Zur Basler Hafenentwicklung Kleinhüningen-Klybeck fanden öffentliche Diskussionsrunden im Rahmen des Basler Stadtgesprächs und Informationsveranstaltungen im Quartier Kleinbasel statt. Andererseits wurde eine Begleitgruppe ins Leben gerufen, die über einen Zeitraum von rund zwei Jahren in mehreren Sitzungen verschiedene Themen im Rahmen der Hafenablearentwicklung aufgriff und diskutierte. Diese Begleitgruppe verfasste ein mehrseitiges Empfehlungspapier mit Ideen und Vorschlägen, die sie in acht zentralen Empfehlungen zu den Themen Quartiersentwicklung, Verkehr, Energie und Nachhaltigkeit sowie Städtebau zusammenfasste. (Stadtteilsekretariat Kleinbasel 2013) Dieses Papier wurde nicht nur der Verwaltung, sondern erstmalig auch dem Parlament und der zuständigen Grossratskommission zugestellt.

Dieser partizipative Prozess fand und findet weiterhin in einer sehr frühen Planungsphase des Projektes zur Hafenentwicklung Kleinhüningen-Klybeck statt. In dieser frühen Projektphase liegt bis heute noch kein konkreter Planungsvorschlag vor. Im

Jahre 2011 veranlasste das Bau- und Verkehrsdepartement eine erste Testplanung (Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt 2013) deren Visualisierungen unter dem Schlagwort „Rheinhattan“ bekannt wurden. Im Jahre 2013 verabschiedete die Regierung einen ersten „Ausgabenbericht zu den Vorarbeiten zur übergeordneten Entwicklungsplanung“ (Regierungsrat Basel-Stadt 2013) für die Jahre 2013-2014, der erste Vorstellungen und Rahmenbedingungen für die Planung der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck formulierte. Bis heute ist die Grundvoraussetzung, der Beschluss über die Verlegung der Hafenbahn und der definitive Beschluss über eine Hafententwicklung noch immer offen.

Ziel und Fragestellung

Folgend möchte ich den Beginn des partizipativen Prozesses zur Gestaltung und Überbauung des Hafens Klybeck und der Klybeckinsel aus der Perspektive der Verwaltung untersuchen. Der freiwerdende Raum der Klybeckinsel eröffnet städteplanerisch einzigartige Möglichkeiten der Stadtentwicklung. Dies ruft verschiedenste Interessensgruppen auf den Plan. Die Verwaltung hat mit einem partizipativen Prozess begonnen, um mit den verschiedenen Interessensgruppen den Dialog zu eröffnen. Dieser Prozess wird jedoch gerade bei den Gegnern der Überbauung immer wieder stark kritisiert. Diese Arbeit soll den Prozess aus dem Blickwinkel der Personen der Verwaltung aufzeigen, die innerhalb dieses Prozesses auf der operativen Ebene tätig waren. Der Fokus der Betrachtung liegt speziell auf der Begleitgruppe in diesem Mitwirkungsverfahren. Ziel ist es, in der Gesamtdiskussion zur Gestaltung der Klybeckinsel den bisher kaum berücksichtigten Blick aus der operativen Verwaltungsebene aufzuzeigen.

Untersucht wird die Fragestellung nach dem geeigneten Vorgehen für einen partizipativen Prozess. Aus der Perspektive der Verwaltung wird der bisherige Verlauf des Prozesses zur Hafententwicklung reflektiert, mit Fokus auf die Arbeit der Begleitgruppe. Ebenfalls liegt ein weiterer Untersuchungsschwerpunkt auf den systembedingten Machtstrukturen, dem Umgang mit diesen und

den Spielräumen der Verwaltung innerhalb des bestehenden Systems sowie den daraus resultierenden Konflikten und der fassbaren Kritik durch die Gegner.

Methodisches Vorgehen

Dieses Kapitel ist eine verkürzte Form einer Abschlussarbeit des Studiengangs Konfliktanalyse und Konfliktmanagement 2014/2015 der Universität Basel, eingereicht bei Prof. Dr. Ueli Mäder. Für dieses Kapitel ist mit qualitativen Interviews gearbeitet worden. Neben einer Dokumenten- und Literaturanalyse sind drei Personen, die auf operativer Ebene in den partizipativen Prozess involviert oder verantwortlich waren, zu diesem Mitwirkungsprozess im Rahmen der Hafententwicklung von 2012-2013 befragt worden. Zwei dieser Personen arbeiten innerhalb der Verwaltung. Die dritte Interviewpartnerin leitet das Stadtteilsekretariat¹ Kleinbasel und ist in dieser Funktion als verwaltungsexterne Schnittstelle mit dem Auftrag zur Durchführung des Mitwirkungsverfahrens betraut.

Die Interviews wurden auf Schweizerdeutsch geführt und möglichst nahe am ursprünglichen Wortlaut ins „Hochhelvetische“/Schriftdeutsche transkribiert. Dies war eine bewusste Entscheidung. Für die Wahl einer Interviewführung auf Schweizerdeutsch entschied ich mich, damit die Akteure möglichst authentisch sprechen konnten. Der Entscheid für eine möglichst Wort nahe Transkription ins „Hochhelvetische“ traf ich, um die Interviewpartner als Akteure besser sichtbar und in ihrer Persönlichkeit wahrnehmbarer werden zu lassen. Die Bemerkungen in Klammern wurden von mir ergänzt, mit dem Zweck den Inhalt besser verständlich zu machen, ausgelassene Stellen zu kennzeichnen oder auch Interviewfeinheiten wie Humor oder scherzhafte Bemerkungen zu Verständniszwecken besser zu dokumentieren.

¹ Das Stadtteilsekretariat hat einen kantonalen Auftrag und ist auch kantonal subventioniert, geniesst aber eine Unabhängigkeit und ist als Verein organisiert. Es dient als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Bevölkerung für Quartiersfragen.

Lange Denkpausen oder Satzunterbrüche durch die Interviewpartner sind mit Punkten gekennzeichnet.

Den Interviewpartnern wurde vorab ein Interviewleitfaden mit neun Fragen gestellt. Die offenen Gespräche wurden entlang dieses Leitfadens geführt und mit weiteren Fragen, die sich aus dem Gespräch ergaben, ergänzt. Der Leitfaden kann im Anhang der Abschlussarbeit des Studiengangs Konfliktanalyse und Konfliktmanagement eingesehen werden. Die vollständigen Transkriptionen sind als separater nicht öffentlicher Anhang der Abschlussarbeit des Studiengangs Konfliktanalyse und Konfliktmanagement beigelegt. Die Transkriptionen der Interviews wurden den Interviewpartnern zur Kenntnis zugesandt. Die Auswahl der Zitate ist den Interviewpartnern ebenfalls bekannt. Alle Zitate wurden durch die Interviewpartner autorisiert mit der Möglichkeit, dass die Interviewpartner ihre Aussagen überarbeiten konnten. Dies wurde von zwei Interviewpartnern genutzt, jedoch wurde der Inhalt der Aussagen nicht verändert.

7.2 Partizipation in der Praxis

Über die Mitwirkung der Bevölkerung in politischen Prozessen gibt es eine Vielzahl von Theorien und Konzepten in Form von Leitfäden sowie Ideen und Best Practice Beispiele aus Verwaltungen. Geprägt sind diese Verfahren immer von den rechtlichen Grundlagen des Landes sowie der kommunalen Rechtsebene.

Umgang mit Partizipation und Mitwirkung

Das Verständnis davon, was Partizipation in der Praxis konkret heisst, was sie beinhalten soll und wie sie umgesetzt wird, variiert nicht nur von Leitfaden zu Leitfaden der unterschiedlichen Verwaltungen, sondern auch im persönlichen Verständnis von mitwirkenden Personen. Klaus Selle (2013) beispielsweise fasst in seinem Buch „Über die Bürgerbeteiligung hinaus“ viele der Grundgedanken zu Partizipation und Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung zusammen. Selle präsentiert seine Ideen aus seiner Publikation am 2. Februar 2015 an einem Workshop der IBA Basel zu trinationa-

len Partizipation im Projekt 3Land und diskutierte mit Teilnehmenden aus der Verwaltung und der Bevölkerung verschiedene Ansätze, von denen nun folgend einige aufgegriffen werden sollen.

Selle geht von vier grundlegenden Aufgaben aus, die ein partizipativer Prozess leisten sollte: Information, Partizipation, Koordination und Kooperation. Die Information der Bevölkerung sowie die Kommunikation über das Projekt und das Vorgehen fasst er unter dem Punkt Information zusammen. Partizipation versteht er als Meinungsbildungsprozess der Beteiligten mit offenem Ausgang. Unter dem Punkt Koordination müssen die verschiedenen Ebenen und Interessen der Politik, Bevölkerung, Investoren und anderen aufeinander abgestimmt werden. Als letzten Punkt, der Kooperation der Akteure, müssen eine Vielzahl von Akteuren, wie administrative Akteure, kommunale und politische Akteure, lokale Initianten sowie lokale Institutionen und Verbände zusammen gebracht und untereinander vernetzt werden. Ein zentraler Aspekt in einem partizipativen Prozess ist nach Selle in allen Bereichen die Kommunikation.

Ein weiterer Themenbereich, der bei der Betrachtung des Themas Partizipation aufgegriffen werden muss, ist die Frage nach den Beweggründen für die Mitwirkung aller Partizipierenden. Sinnvoll ist es, sich vor einem Prozess Gedanken zu machen, was die Motivationen und Beweggründe nicht nur auf Seiten der Mitwirkenden, sondern auch auf Seiten der Planer sind. Warum sollten sich Personen überhaupt beteiligen und für wen bringt eine Beteiligung und eine Mitwirkung einen Gewinn? Selle hat dazu das nachfolgend dargelegte Modell entwickelt, in dem er diese Fragestellung aus der Sicht von vier Akteursgruppen fasst: Aus Sicht der Planung, den rechtlichen Aspekten, der Politik und der Gesellschaft.

Aus Sicht der Planung liegt die Motivation für eine Mitwirkung einerseits in der Information der Bevölkerung, andererseits in der Aktivierung der Bevölkerung. Sie kann von einer Mitwirkung profitieren, indem durch einen partizipativen Prozess inhaltliche Impulse von der Bevölkerung eingebracht werden. Weiter kann

eine Identifikation mit dem Projekt und eine Beschleunigung des Projektes erreicht werden, sodass Konflikte vermieden werden können. Aus der politischen Perspektive kann ein Mitwirkungsprozess zur Verbesserungen der Entscheidungsgrundlagen, Stärkung der lokalen Demokratie, aber auch zur Konsens- und Vertrauensbildung dienen. Die Gesellschaft erhält im Gegenzug dazu die Chance, an einem Vorhaben teilzuhaben, die Möglichkeit zur Selbstbestimmung und Verantwortlichkeit sowie vertiefte Kenntnisse über ein Projekt. Das Vorhaben wird dadurch zu einem kollektiven Handeln – einer Inklusion –, welches Vertrauen bilden kann. Aus Sicht der rechtlichen Aspekte werden durch die Mitwirkung das Verfahrensrecht und rechtliche Erfordernisse abgedeckt. Ein Prozess bietet Rechtssicherheit und legitimiert ein Vorhaben. (Vgl. auch Selle 2013:12)

Gelingt ein Zusammenspiel und ein Zusammenwirken der verschiedenen Akteursgruppen und deren Interessen und Motivationen, so verspricht ein Mitwirkungsprozess für alle Gruppen gewinnbringend zu sein.

Herausforderungen partizipativer Prozesse

Neben dem Potenzial, welches partizipative Prozesse freisetzen können, bringen sie ebenfalls verschiedenste Herausforderungen mit sich, die einen solchen Prozess negativ prägen können. Selle nennt unter anderem Herausforderungen wie das Rollenverständnis der verschiedenen Akteure, die Diskrepanz von Information und Partizipation während des Prozesses, das Erreichen von Adressaten und der richtige Zeitpunkt, die entscheidend sind in einem Mitwirkungsverfahren.

Bereits das unterschiedliche Verständnis von Akteuren bezüglich dessen, was die Partizipation leisten soll und was die Rollen und Befugnisse der einzelnen Akteure sind, kann einen partizipativen Prozess zum Scheitern bringen. Nicht nur die Rollen der verschiedenen Akteure und die Entscheidungskompetenzen, welche die Mitwirkenden haben, sollten zu Beginn eines Mitwirkungsverfahrens geklärt werden, sondern auch die Inhalte, zu denen eine Partizipation stattfindet und die Rahmenbedingungen,

welche diese definieren. Gerade die Entscheidungskompetenzen, aber auch die Rahmenbedingungen unterliegen oft gesetzlichen Grundlagen, die wenig Spielraum zulassen.

Gemäss Selle empfiehlt es sich, klar zwischen Informationsveranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten zu unterscheiden. Denn oft verstehen Mitwirkende Informationsveranstaltungen, an denen primär durch Information Akzeptanz geschaffen wird und Personen für eine Mitwirkung gewonnen werden können, als Teil des aktiven Partizipationsprozesses. Doch Beteiligung sollte einen Prozess der noch offenen Meinungsbildung darstellen, in dem Beteiligte ihre Ideen einbringen können. Werden Informationsveranstaltungen von der Bevölkerung als partizipativer Prozess missverstanden, so entsteht schnell Frustration und die Partizipation wird schnell als pro forma empfunden, da Informationseinheiten dem Bedürfnis des aktiven Mitgestaltens eher nicht entsprechen. Zu vermitteln, dass Informationsveranstaltungen und der aktive Prozess der Mitwirkung verschiedene Schritte in einem Partizipationsprozess sind – das ist eine der Herausforderungen.

Weiter stellt sich die Frage nach den Adressaten und deren Erreichbarkeit – wer soll partizipieren, wer tut dies bereits, wer nicht und wieso? Es gibt einerseits eine Vielzahl von unterschiedlichen Interessensgruppen, die partizipieren wollen. Diese diversen Ideen und Ansprüche zu koordinieren, ist eine Herausforderung für sich. Doch andererseits erreichen partizipative Prozesse oft die bereits aktiven und engagierten Bevölkerungsgruppen wie Vereine und Organisationen, die sich bei verschiedenen Verfahren einbringen. Diese bereits aktiven Gruppen von Personen repräsentieren meist nur einen kleinen Prozentsatz der Bevölkerung. Selle geht hier von rund einem Prozent der Bevölkerung aus, welches sich aktiv beteiligt. Andere Akteure suchen aus unterschiedlichen Motiven heraus informelle Kanäle, seien es Akteure aus der Wirtschaft oder Randgruppen, oder sie beteiligen sich gar nicht. Selle regt an, dass dort versucht wird, mit neuen Ideen und Konzepten von „aufsuchender Partizipation“ entgegenzuwirken, um diese Akteure in den partizipativen Prozess einzubinden.

Eine weitere Herausforderung stellt das Bestimmen des richtigen Zeitpunktes für ein Mitwirkungsverfahren dar – wann, in welcher Planungsphase, ist der richtige Zeitpunkt für Partizipation? Findet Partizipation statt, bevor überhaupt die Rahmenbedingungen geklärt sind und Ideen existieren, so kann aufgrund der Offenheit des Prozesses und der Planung Verwirrung und Frustration entstehen. Setzt ein partizipativer Prozess jedoch zu spät ein, nachdem schon eine verbindliche Vorplanung existiert und gesetzt ist, wirkt ein Mitwirkungsverfahren unglaubwürdig. Denn wenn kein Raum besteht für die gemeinsame Meinungsbildung, löst dies erneut Frustration bei den Betroffenen aus.

Während der letztere Prozess nach Selle dem „Decide – Announce – Defend Verfahren“ entspricht, bei dem keine echte Partizipation stattfinden kann, empfiehlt er ein Verfahren nach der „Engage – Deliberate – Decide Methode“ (vgl. auch Selle 2013: 252). Sprich: Die Mitwirkung soll ein gemeinsames Verfahren sein, in dem ein Prozess mit offenem Ausgang stattfinden soll. Vorgängig sollen jedoch die Rahmenbedingungen festgelegt sein und erste Ideen existieren.

Nach Selle sollte sich die Verwaltung drei Grundsatzfragen stellen, bevor sie einen partizipativen Prozess lanciert: Ist das, worüber gesprochen wird, wirklich relevant? Gibt es überhaupt Gestaltungsspielraum? Und hat die Mitwirkung eine Wirkung/ Einfluss? Nur wenn eine Verwaltung alle diese Fragen mit JA beantworten kann, sollte sie einen partizipativen Prozess lancieren.

Um einen partizipativen Prozess erfolgreich zu planen und zu gestalten, speziell bei der Vorbereitung einer Kommunikationsstrategie, ist eine systematische Analyse hilfreich. Sie umfasst nach Selle fünf Bereiche: Substanzanalyse (Was? Wie weit?), Motiv- und Zielanalyse (Warum? Wozu?), Akteursanalyse (Wer?), Ressourcenanalyse (Welche Rahmenbedingungen?) und Methodenwahl (Wie?). (Vgl. auch Selle 2013: 408).

Zusammenfassend sieht Selle vor allem konkrete Möglichkeiten der Mitwirkung als zentral für die Motivation der Beteiligten an. Aufgrund der persönlichen Erfahrungen der Bevölkerung aus vorgängigen Prozessen oder aufgrund von Wahrnehmungen der

politischen Prozesse bestehen oft Vorurteile oder auch Zweifel gegenüber neuen Mitwirkungsverfahren und deren Wirkung. Oder auch Desinteresse aufgrund des Gefühls mangelnder Betroffenheit. Es gilt einerseits die Mitwirkung so zu gestalten, dass ein Ergebnis oder eine Einflussnahme sichtbar wird, aber andererseits auch neue Formen zu finden, so dass auch Personen erreicht werden können, die bisher keinen Zugang zu Mitwirkungsprozessen fanden, beispielsweise durch aufsuchende Arbeit.

7.3 Mitwirkungsverfahren in Basel-Stadt

Rechtliche Grundlagen

Viele Kantone und auch Städte kennen bereits Leitfäden und Konzepte zu partizipativen Verfahren und entwickeln diese immer wieder weiter. In Basel-Stadt hat die Bevölkerung neben den demokratischen Mitteln wie dem Sammeln von Unterschriften oder dem Referendum ein in der Kantonalen Verfassung Basel-Stadt (2005) verankertes Recht auf Mitwirkung. Dieses gesetzlich festgelegte Recht ist im Paragraphen 55 (unter Kap. 6. Mitwirkung) wie folgt formuliert:

„§55: Der Staat bezieht die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.“

Durch die kantonale „Verordnung über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung“ vom 22. Mai 2007 (Kanton Basel-Stadt 2007) und den „Leitfaden zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung in der Stadt Basel“ (Kanton Basel-Stadt undat.) setzt die Verwaltung diesen gesetzlichen Auftrag um. Ziel dieser Mitwirkungsverfahren ist es, ergänzend zu den gesetzlich geregelten Entscheidungsprozessen wie Wahlen und Abstimmungen, einen konkreten Mehrwert zu schaffen. Dies, indem Probleme und Anliegen der Bevölkerung frühzeitig und transparent erfasst und gezielt die Wahrnehmungen und Erkenntnisse aller Bevölkerungsgruppen genutzt werden, auch derjenigen, die von den gesetzlich geregelten Entscheidungsprozessen ausgeschlossen sind, wie etwa Kin-

der und Jugendliche oder Migrantinnen und Migranten. Ebenfalls sollen innovative und plausible Lösungsansätze durch den Austausch zwischen Fachpersonen aus der Verwaltung, Experten und der Quartierbevölkerung erzielt werden, sodass zukunftsgerichtete und qualitative Ergebnisse und Erkenntnisse erarbeitet werden können. Dies erhöht die Akzeptanz und Legitimität von Entscheidungen bei Interessens- und Zielkonflikten (vgl. Kanton Basel-Stadt undat.). Der Leitfaden zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung in der Stadt Basel hat die zuvor dargelegten Ideen von Selle aufgegriffen.

Ablauf des Mitwirkungsverfahrens

Das Verfahren zur Mitwirkung in Basel-Stadt sieht vor, dass Gruppierungen oder Akteure über die Anlaufstellen im Quartier, dem Stadtteilsekretariat Kleinbasel, dem Stadtteilsekretariat Basel-West sowie über die Quartierkoordination Gundeldingen einen schriftlichen Antrag für ein Mitwirkungsverfahren an die Verwaltung, die Kontaktstelle für Quartierarbeit der Kantons- und Stadtentwicklung, stellen können. Innerhalb von sechs Wochen treffen sich alle Beteiligten – Initianten, zuständige Anlaufstelle im Quartier und Fachpersonen der Verwaltung – zu einer Auslegeordnung bezüglich des gewünschten Verfahrens und klären das Vorgehen, die Handlungsspielräume und die Inhalte der Mitwirkung. Hier werden aktiv zwischen der Verwaltung und den Interessensgruppen die Möglichkeiten der Partizipation ausgelotet. Ziel dieses Mitwirkungsverfahrens ist es, dass die Beteiligten konkrete Empfehlungen bzw. Ergebnisse erarbeiten, die den Entscheidungsträgern der Verwaltung und Politik übergeben werden. Dieser Leitfaden zur Mitwirkung dient als Standardvorgehen für Mitwirkung und Partizipation. Verschiedene Beispiele solcher Mitwirkungsverfahren in Basel-Stadt sind auf der Internetseite der Stadtteilsekretariate aufgeführt.²

2 www.kleinbasel.stadtteilsekretariatebasel.ch

Mitwirkung – wer macht was?

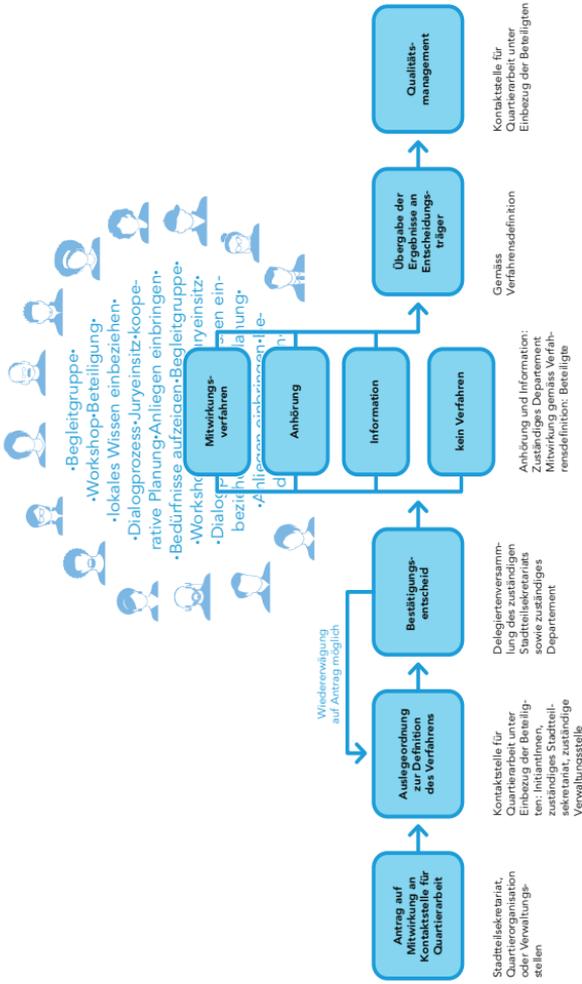


Abb. 17: Leitfaden zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung in der Stadt Basel
 Kanton Basel-Stadt undat.

7.4 Mitwirkung bei der Hafententwicklung

Basel-Stadt hat im Projekt der Hafententwicklung viele der Ideen Selles aufgegriffen. Eine breite Information der Bevölkerung fand einerseits auf Quartierebene im Rahmen der Quartierinformationen statt, andererseits auf gesamtstädtischer Ebene im Rahmen der Stadtgespräche im Hotel „Drei König“. Erste Partizipationsprozesse lancierte die Verwaltung einerseits mit dem Verfahren zur Mitwirkung der Begleitgruppe 2012-2013, welches ebenfalls einer Vernetzung und Kooperation der Akteure diente. Andererseits wird mit den Projekten der Zwischennutzung auf dem „Ex-Exso-Areal“ 2011 und auf dem „Migrol-Areal“ ab 2013 auf der Klybeckinsel der Versuch gestartet, die Bevölkerung über diese temporären Projekte der Zwischennutzung an der Gestaltung der Klybeckinsel teilhaben zu lassen.

Ausgangslage

In dieser ersten Projektphase wurde das Mitwirkungsverfahren zur Hafententwicklung in Form einer Begleitgruppe abgehalten. Ziel war es, in einer frühen Planungsphase, noch bevor ein Planungsentwurf formuliert wurde, die Entwicklung des gesamten Hafentareals gemeinsam anzudenken. Im 2011 stellten die Organisationen Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel, Dorfverein Pro Kleinhüningen, Verein Neubasel, Wohngenossenschaft Klybeck sowie das Stadtteilsekretariat Kleinbasel den Antrag auf Mitwirkung. Das Mitwirkungsverfahren war grundsätzlich für alle offen. Zusammengesetzt war die Gruppe der Mitwirkenden aus rund zwanzig Freiwilligen der ansässigen Bevölkerung.

Einerseits wurden diese Personen für die Begleitgruppe mit einer Ausschreibung an alle Haushalte in Klybeck und Kleinhüningen gesucht, andererseits an den Quartierinformationsanlässen. Die Begleitgruppe startete mit ihrer ersten Sitzung am 10. Mai 2012.

Dieses Mitwirkungsverfahren wurde organisiert durch das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, vertreten durch Thom Waltert aus dem Planungsamt, welcher der zuständige Projektleiter ist, David Rinderknecht, einem Projektmitarbeiter und Marc

Keller, dem Leiter der Kommunikation des Bau- und Verkehrsdepartements. Die Prozessbegleitung fand durch das Stadtteilsekretariat Kleinbasel, vertreten durch Theres Wernli, Leiterin des Stadtteilsekretariats Kleinbasel, statt. Für die Moderation wurde in einer zweiten Phase Paul Krummenacher von der Firma Frischer Wind hinzugezogen. Für die Protokolle engagierten die Organisatoren einen professionellen Protokollanten. Für gewisse Abläufe und Sitzungen wurde Roland Frank, Leiter Fachstelle Stadtteilentwicklung der Kantons- und Stadtentwicklung temporär beigezogen. Roland Frank ist ebenfalls für die Entwicklung des Leitfadens zur Mitwirkung im Quartier und für die Zwi-schennutzungsprojekte auf der Klybeckinsel verantwortlich.³

Prozess und Ergebnisse

Die Begleitgruppe erarbeitete über den Zeitraum von rund zwei Jahren einen mehrseitigen Abschlussbericht mit vier Tabellen, die detaillierte Empfehlungen zu den Themen Quartierentwicklung, Verkehr, Energie und Nachhaltigkeit sowie Städtebau beinhalten. Dieses Papier wurde nicht nur der Verwaltung, sondern erstmalig auch dem Parlament und der zuständigen Grossratskommission, der Bau- und Raumplanungskommission des Grossen Rates, zugestellt. Dies ist in den bisherigen Verwaltungs- und Politprozessen einzigartig. In ihrem Bericht begründet die Begleitgruppe zusammenfassend ihre Empfehlungen:

„Diese (Empfehlungen) verstehen sich als Input zur Behandlung des Ausgabenberichts zur Hafен- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen. Die im Zusammenhang mit dem Ausgabenbericht der Öffentlichkeit als Visualisierung präsentierte Vision einer ‚Hochhaus-Insel‘ entspricht nicht den Anliegen der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen.“ (Stadtteilsekretariat Kleinbasel 2013)

3 Die Dokumentation des Stadtteilsekretariats zum Mitwirkungsprozess Hafен- und Stadtentwicklung, Mitwirkungsverfahren Nr. 16 findet sich unter: <http://www.kleinbasel.stadtteilsekretariatebasel.ch/index.php?id=105> (Stand 07.02.15)

Die Begleitgruppe formulierte in ihrem Bericht acht zentrale Anliegen, die ihrer Ansicht nach den Anliegen der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen entsprechen: Integrative Erweiterung der bestehenden Quartiere rheinwärts.

1. Steuerung von Planung und Umsetzung durch proaktives wissenschaftliches Monitoring.
2. Verkehrsreduziertes Quartier mit autofreien Zonen.
3. Brücken nur für Langsamverkehr und allenfalls ÖV statt für den MIV-Gesamtverkehr.
4. Visionäre Niedrigenergie-Bauweise mit mittlerer Dichte (maximal 8 Geschosse) statt Hochhäuser.
5. Nachhaltiger Lebens-, Arbeits- und Freizeitstil durch flexible Wohnungsgrundrisse und kurze Wege.
6. Boden prinzipiell nur im Baurecht abtreten – insbesondere an Genossenschaften und gemeinnützige Bauträger.
7. Grosszügige Renaturierungs-, Grün- und Erholungsflächen am Rheinufer und an der Wiese.

Viele der von der Begleitgruppe formulierten Empfehlungen sind beispielsweise in den Ausgabenbericht der Regierung zur Hafen- und Stadtentwicklung aus dem Jahre 2013 eingeflossen, wie ökologische Ansprüche oder auch der Bedarf nach Wohnraum im günstigeren Preissektor.

„Am Klybeckquai und Westquai soll eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, mit vielfältigen wirtschaftlichen Nutzungen, Kultur und Freizeit entstehen. Dies [...] in Abstimmung [...] mit den umliegenden Quartieren Klybeck und Keinhüningen. [...] ... die Position des Kantons als Grundeigentümer des Hafensareals sind beste Voraussetzungen, um auch bezüglich Ökologie und Energie hohe Ansprüche an die Stadtentwicklung zu stellen und umzusetzen.“
(Regierungsrat Kanton Basel-Stadt 2013: 7)

Ebenfalls wurden die Empfehlungen durch den Grossen Rat aufgenommen und in Form von Anfragen an die Verwaltung platziert. Diese werden im neuen Bericht auf Ende 2015 beantwortet.

Die drei Interviewpartner waren alle auf operativer Ebene im untersuchten partizipativen Prozess der Begleitgruppe zur Hafentwicklung involviert. Zwei dieser Personen arbeiten innerhalb der Verwaltung. Roland Frank, Leiter der Fachstelle Stadtteilentwicklung in der Kantons- und Stadtentwicklung des Präsidentsdepartements und Thom Waltert, Bau- und Verkehrsdepartement. Thom Waltert hat als Projektleiter eine wesentliche Rolle in der Gestaltung dieses Mitwirkungsverfahrens gespielt. Die dritte Interviewpartnerin, Theres Wernli vom Stadtteilsekretariat Kleinbasel, wurde als verwaltungsexterne Schnittstelle mit der Prozessbetreuung betraut.

Die drei geführten Interviews zeigen auf, dass im Partizipationsprozess zur Hafentwicklung versucht wurde, den von Selle gestellten Ansprüchen an Mitwirkungsverfahren und den gesetzlichen Vorgaben in verschiedensten Formen Rechnung zu tragen und dies auch für die künftige Partizipation weiterhin vorgesehen ist. Die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsverfahren wurden klar von der Regierung aufgenommen und fliessen in den weiteren Prozess ein. Dies wurde von den Interviewpartnern ebenfalls bestätigt und sogar der Wunsch geäussert, dass noch innovativere Ideen aus der Begleitgruppe kämen.

Wernli:

„Ich glaube jedoch, dass die Forderungen zu der Parzellierung und den Bebauungsplänen enorm wichtig werden. Die Ideen von kleinen Parzellen, dies wird sicher aufgenommen in der Verwaltung. Das ist es, was es spannend macht, wenn Genossenschaften auch Bauplätze kaufen können, verschiedene Baustile, Häuser entstehen können. Ich glaube, das macht ein lebendiges Quartier aus. Wenn man das erreicht, ist dies schon mal ein guter Ansatz. Ihre Produkte sind schlussendlich nicht weit weg von dem, was die Planung in der Verwaltung für den Ratschlag aufgenommen hat.“

Waltert:

„Es ist eigentlich alles in Ordnung, was die Mitglieder der Begleitgruppe erarbeitet haben. Die acht zentralen Anliegen entsprechen in den groben Zügen der offiziellen Planung und können in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Man kann es fast so sagen, dass es manchmal bedauerlich ist, dass nicht noch innovativere und verrücktere Ideen kommen. Ich fände das eigentlich noch toll. Noch oft ist man sehr bescheiden, und eigentlich schon sehr realitätsnahe. Ich fände, man könnte ruhig noch ein bisschen verrückter sein.“ (Lacht)

Weiter wurde speziell dem Wunsch nach einem „wissenschaftlichen Monitoring“ Rechnung getragen. Denn von der Regierung wurde für den künftigen Prozess ein Monitoring in Auftrag gegeben, das auch die sozialen Veränderungen und Entwicklungen im Quartier Klybeck begutachten soll.

Wernli:

„[...] Dass die Politik so sensibilisiert ist und dieses Monitoring für die Umgebung in Auftrag gab. Sprich, dass man die Quartierentwicklung beobachten muss – welche Investoren kaufen sich nun welche Häuser? Und wie kann man dies regeln, so dass danach nicht allen gekündigt wird? Das gab es ja noch nie.“

Ein weiterer positiver Nebeneffekt des Mitwirkungsprozesses ist, dass nicht nur viele Personen durch die Visualisierung aktiviert wurden, sondern dass vor allem das Klybeckquartier begann, sich als eigenständiges Quartier zu definieren und es gar zu einer Identitätsbildung im Quartier kam.

Wernli:

„Ich denke, was wirklich klar wurde, ist, wie toll das „Klybeck“ ist. Wie sehr das geliebt wird. Darum muss man jetzt diese Identität

stärken durch diesen Prozess. Es gibt nun ein Klybeckquartier. [...] Netze, die beginnen zu greifen. Ressourcen, die im Quartier sichtbar werden. Diese ‚Ich‘-Stärkung, das finde ich schon sehr spannend. [...] Mir ist nie aufgefallen, dass es eine Bewohnerstruktur gab, die ‚wir Klybeckler‘ sagte. Es gibt keinen NQV (Neutraler Quartierverein). Jetzt plötzlich gibt es zahlreiche neue Gruppierungen.“

Neben all diesen positiven Effekten, die bisher sichtbar wurden, steht die Verwaltung auch vor einigen Herausforderungen. Der Mitwirkungsprozess der Begleitgruppe und auch andere Veranstaltungen zum Projekt Hafententwicklung liefen nicht reibungslos. Gründe dafür sollen nachfolgend näher betrachtet werden.

Kritik am Mitwirkungsverfahren

Im Rahmen des partizipativen Prozesses zum Projekt Hafententwicklung Klybeck-Kleinhüningen gab es einerseits verschiedene Störaktionen an den öffentlichen Veranstaltungen, bei denen starke Kritik geübt wurde am Projekt selbst. Auf der anderen Seite gab es im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens der Begleitgruppe Probleme und Herausforderungen, die das Mitwirkungsverfahren deutlich erschwerten.

Anlass der ersten Kritik waren die Visualisierungen der Testplanung, die unter dem Schlagwort „Rheinhattan“ bekannt sind. Durch die Publikation dieser Visualisierungen wurde bereits in einer frühen Projektphase eine Aktivierung der Bevölkerung versucht, um ein möglichst breites Interesse in der Bevölkerung zu wecken und die Bevölkerung möglichst zahlreich für eine Mitwirkung zu gewinnen.

Waltert:

„Was sicher gewollt war, ist, dass man mit diesen Bildern aufrütteln wollte. Mit diesen Bildern wollte man zeigen, was für Perspektiven, eine Transformation der rheinnahen Hafenable bieten kann. Womit man nicht gerechnet hat, ist, dass eine kleine Gruppe, diese Per-

spektiven als „bare Münze“ nimmt und einen fundamentalen Widerstand aufbaut... Aber dass man damit aufrütteln wollte und eine Diskussion anregen, das ist schon bewusst gemacht worden.“

Diese Aktivierung der Bevölkerung ist sicher gelungen. Doch es stellt sich die Frage, ob ein solches Vorgehen dem Prozess dienlich war. Denn einerseits rief es starken Widerstand in der Bevölkerung hervor und prägte die Diskussion. Andererseits ist es bis zum heutigen Tag schwierig, diese Bilder wieder aus der Diskussion herauszuhalten und ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass dies „nur eine Vision“ war, die der planerischen Realität nicht entsprechen muss. Eine differenzierte Diskussion über das „Rheinhat-tan-Bild“ und auch die anderen Aspekte der Testplanung konnte bisher nicht realisiert werden und blieb aus.“

Wernli:

„Dieses Bild der Studie, welches die Verwaltung in die Presse gegeben hat, ausgerechnet dieses Bild hat nachher natürlich sämtliche (Personen) geweckt. Es ist eine Erfolgsstrategie gewesen. Es war ein Erfolg, dass alle mitwirken wollen. Das ist schon ungewöhnlich. Das ist normalerweise nicht so. ... Auf der anderen Seite hat dies auch das Misstrauen auf beiden Seiten so geschürt, dass alle glaubten: ‚So ist es dann auch‘. Diese Bilder sind wie nicht mehr aus den Köpfen. Es war sehr schwierig, zu solch einem frühen Zeitpunkt auf solch einer Flughöhe zu planen für uns Laien.“

Waltert:

„Wann hat sich mal jemand angesehen – ich glaube vor vier Jahren ist das Bild in der NZZ erstmals präsentiert worden – wann hat wirklich mal eine Diskussion stattgefunden, was dieses Bild wirklich aussagt? Oder gibt es zu diesem Bild auch noch andere Bilder? Das wurde gar nicht mehr nachgefragt. Sondern es haben alle das Gefühl gehabt, das Bild ist so. Das Bild muss so gelesen werden und das ist das, was man schon bauen möchte.“

Aufgrund der starken Reaktionen auf diese Visualisierungen stellt sich die Frage, welche Rolle die Kommunikation in diesem Prozess gespielt hat. Obwohl die Bilder die Diskussion lancierten, erschwerten sie auch die Kommunikation zum Thema. Gemäss den Interviewpartnern fiel es vielen Personen aus der Bevölkerung und auch den Begleitgruppenmitgliedern schwer zu glauben, dass es sich bei den Bildern um eine Testplanung handelte. Dies erschwerte den Vertrauensaufbau zwischen Verwaltung und Bevölkerung und die Glaubwürdigkeit des Mitwirkungsprozesses. Das Vermitteln von Inhalten und das Vertrauen in ein transparentes Verfahren mussten immer wieder erneut erkämpft werden. Das die Medien diese Bilder immer wieder aufnahmen und auch den Begriff „Rheinhattan“ plazierten, entschärfte die Situation nicht.

Waltert:

„Ich denke schon – Ja, dass das wirklich ein Thema war, die Kommunikation. Man hat es nie wirklich geschafft, ‚rüber zu bringen‘, was man eigentlich wollte.“

Wernli:

„Auf der anderen Seite (im Quartier) dieses Misstrauen. Dass sie das Gefühl hatten, diese Insel sei schon gebaut. Es gab noch keinen politischen Entscheid, gar nichts. Dieses Misstrauen ständig zu spüren, da hatte ich das Gefühl, jetzt versuche ich nochmals die politischen Abläufe zu erklären.“

Waltert:

„Und das ist das, was mir auch Sorgen bereitet. Unsere Medienlandschaft, die immer wie mehr einfach nur Lust hat zu polarisieren und zu simplifizieren, mit dem Ziel einen Keil in diesen gesellschaftlichen Zusammenhalt zu treiben. Das macht mir schon ein bisschen Sorgen.“

Obwohl die Bilder starken Widerstand auslösten, standen die Interviewpartner dem Widerstand im Allgemeinen offen gegenüber. Für sie ist Widerstand ein normaler Teilaspekt eines partizipativen Prozesses. Als problematisch empfanden sie aber die Art und Weise, wie von gewissen Akteuren Widerstand ausgeübt wurde. Ein Widerstand oder eine Widerstandsgruppierung, die zu keinem Dialog bereit ist und sich der Diskussion verweigert, wird als kontraproduktiv empfunden, da so die Ideen der Kritiker gar nicht einfließen und eingearbeitet werden können.

Waltert:

„Unbedingt! – Das wäre ja so langweilig. Ein partizipativer Prozess und alle hätten die gleiche Meinung. Aber es geht vor allem auch darum, wie bringt man seinen Widerstand ein? Und lässt dieser Widerstand wirklich auch andere Meinungen zu? Lässt er dem Gegenüber auch die Chance, dass man aufeinander zugehen kann. Das ist auch die Kritik an dem Widerstand, der von den ‚Rheinhatten Nein‘- Leuten gekommen ist. Das gab gar keine Diskussion. Dies ist kein fruchtbarer Widerstand. Gleichermassen wie diese Räume kollidieren, ist dies das Interessante an der Stadt. Wenn es überall ein bisschen knirscht und man sich begegnet. Es gibt nichts Langweiligeres als eine zu Ende definierte Stadt.“

Waltert:

„Mehrfach wurde angeboten: Kommt auf das Podium. Bringt eure Argumente vor, wir wollen euch hören. Und auf dieses Angebot ist man gar nicht eingegangen und hat dann nochmals ein bisschen länger gestört. Dort hat man dann gemerkt, dass es einfach nichts bringt. Das ist schade. [...] Ich erlebe sie durchaus als intelligente Personen und die was zu sagen hätten. Ich finde das unglaublich schade, dass sie dies nicht wahrnehmen und ihre Argumente konstruktiv vorbringen.“

Im Laufe des Prozesses wurde klar, dass es eine kleine Gruppe von Personen gibt, die die Diskussion nicht nur verweigerte, sondern auch systematisch Veranstaltungen stören wollte. Diese Art des Widerstandes war für die Verwaltung neu. Im Laufe des partizipativen Prozesses ist der Verwaltung bekannt geworden, dass diese Gruppe sich auch professionell beraten liess, um die öffentlichen Störaktionen zu planen und effizient zu inszenieren. Die Visualisierungen wurden dabei geschickt benutzt.

Waltert:

„Ich glaube, was besonders gewesen ist bei diesem partizipativen Prozess im Klybeck- Kleinhüningen (war), dass wir es wirklich mit einer Gruppe von Leuten zu tun gehabt haben, die eigentlich keine Partizipation machen wollten. Das ist das, was neu gewesen ist. Sondern diese wollten einfach den Prozess stören, die Diskussion verhindern. Ich frage mich aber, ob sie damit ihre Ziele erreichen werde... Ich befürchte, dass – wenn es Ihnen nicht gelingt Ihre Anliegen konstruktiv einzubringen – sie von niemandem ernst genommen werden (können).“

(Nach Version Waltert angepasst.)

Frank:

„Das ist das leitende Motiv gewesen für viele, überhaupt freiwillig in dieser Begleitgruppe teilzunehmen. Um zu verhindern, dass solche Hochhäuser je realisiert werden können. Also die Motivation in dem Sinne ist negativ besetzt. Also um etwas zu verhindern, nicht um kreativ – nicht bei allen, sondern bei vielen – mitzudenken, was es dann werden könnte.“

Die Visualisierungen prägten auch die Arbeit der Begleitgruppe. Durch diese Visualisierungen hatten viele der Begleitgruppenmitglieder ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber dem Mitwirkungsverfahren und der Verwaltung. So reichten kleinere

formale Fehler in der Zusammenarbeit, welche die Verwaltung auch eingestand, um Frustration und Misstrauen gegenüber der Verwaltung aufkommen zu lassen.

Wernli:

„Es war eine wahnsinnig anspruchsvolle Gruppe. Sie waren sehr buchstabentreu. Sie wollten alles festhalten. Es gab sehr viele Regeln. [...] Ich glaube die Ernsthaftigkeit in diesem Prozess war anders als bei anderen. [...] Die Verwaltung ist sich nicht gewohnt so behaftet zu werden. Man geht in einer Entwicklungsphase eher damit um, dass es Änderungen gibt [...] Man hat schnell bemerkt, dass sie [die Regierung/Verwaltung] immer weiter in Verzögerung geraten sind. Dadurch ‚lügt‘ die Verwaltung immer. Dass man da Prozesse verständlich machen kann... Diese Vorwürfe sind schwierig aus der Welt zu schaffen. [...] Die Verwaltung bemerkte, dass sie mit dieser Begleitgruppe wirklich wahnsinnig präzise sein muss. Protokolle termingerecht liefern. Antworten geben. ... Das ist nicht einfach. Das ist auch nicht üblich. Sie (die Verwaltung) hat immer mitgemacht. Ich war erstaunt, dass von der Verwaltung her der Prozess nicht abgebrochen wurde.“

Waltert:

„Es war ein wahnsinnig schwieriger Prozess. Zu Beginn waren die Begleitgruppensitzungen durch Misstrauen geprägt, auch Misstrauen unter den einzelnen Begleitgruppenmitgliedern. Über die Hälfte der Sitzungen wurde dafür gebraucht überhaupt ‚arbeitsfähig‘ zu werden. Schlussendlich ist das meiner Ansicht nach ganz gut geglückt und die meisten Mitglieder gingen sehr konstruktiv und zielorientiert vor. Zwei, drei Mitgliedern ist dies weniger gut gelungen, ihnen stand das Misstrauen und die Suche nach formalen Fehlern einer konstruktiven Beteiligung bis am Schluss im Weg.“

So war nicht nur für die Verwaltung, sondern auch für die Vertreterin des Stadtteilsekretariates neu, dass eine Begleitgruppe so

formal agierte und auch das Vertrauen immer wieder erarbeitet werden musste. Gerade die Vertreterin des Stadtteilsekretariates sah sich oft in der Rolle der Vermittlerin.

Waltert:

„Ja – ein steter Kontakt ist wichtig. Gegenseitiges Vertrauen ist dazu eine Grundvoraussetzung. Man kann nicht einfach so schnell mal ein Projekt aufziehen. Stadtentwicklung ist ein Dauerprozess, der die ganze Verwaltung betrifft. Das fängt bei der Regierung an und hat eigentlich mit jedem zu tun.“

Waltert:

„Ich meine, das ist schon wichtig. Es hat viel mit Vertrauen zu tun. Vertrauen muss man sich erarbeiten. Es braucht aber auch gegenseitige Vertrauensfähigkeiten. Zum Teil sind diese bei gewissen Mitgliedern nicht abschliessend vorhanden gewesen (schmunzelt).“

Wernli:

„Das ist ein Dialog. Für mich ist ganz klar, dass es darum geht, immer wieder Brücken zu bauen. Dass es darum geht, das Aushandeln von Anliegen, von Prozessen, von Verständigung, von Kommunikation.“

Ein anderer erschwerender Aspekt in diesem Prozess war die Diskrepanz zwischen dem eigenen Rollenverständnis der Begleitgruppe und den gesetzlichen Grundlagen. Der Paragraph 55 sieht eine Kann-Formulierung der Mitwirkung vor, sprich, die Verwaltung und Regierung kann die Vorschläge aus einem partizipativen Verfahren aufnehmen, muss aber nicht. Zudem hat in der Regel eine Gruppe aus einem Mitwirkungsverfahren keine grundsätzlichen Entscheidungskompetenzen, da diese bei der Regierung und schlussendlich beim Stimmvolk liegen. Dies führte in der Begleitgruppe zu Frustration, weil die erarbeiteten Ergebnisse nicht

verbindlich waren. An einem partizipativen Prozess teilnehmende Personen können aufgrund dessen ein Machtungleichgewicht empfinden, welches zu Frustrationen und Misstrauen führt.

Wernli:

„Ich weiss, woher das kommt. Ich glaube, dass ist, weil die Partizipation und die Mitwirkung so verstanden wird, dass das heisst, ich darf mitreden. Ich darf mitentscheiden. Und das ist die Mitwirkung nicht. Das ist sie einfach wirklich nicht. Wir haben dies [das Recht] aufgrund der Verfassung nicht. Wir haben das Recht auf Anhörung und die Verwaltung kann dies berücksichtigen. [...]Es geht schon darum, dass wir eine KANN – Bestimmung haben mit dem Paragraph 55. Dort hat die Verwaltung die Möglichkeit zu entscheiden, wie es wird, und nicht die Bürger und Bürgerinnen. Ich denke, das macht..., also diese Macht macht ungleich. Das wissen diese Leute, die mitwirken. Aber die Chance, in einem Beteiligungsprozess dabei zu sein und die Anliegen zu definieren und das diese gehört werden, die sehen wir ja in vielen Projekten, dass diese gross ist. Es braucht aber beide Seiten. Unsere rechtliche Seite ist noch nicht dort. Das ist das, was ich meine, es ist nicht auf Augenhöhe – es ist ein Kann!“

Schnell kann die Kritik eines pro forma Prozesses laut werden. Dies geschah auch im Falle des Mitwirkungsverfahrens Hafententwicklung. Es bestand aufgrund der Kommunikationsstrategie und der Visualisierungen bereits ein gewisses Misstrauen, das das Unverständnis dieser demokratischen Grundsätze und der demokratischen Verfahren förderte. Grundsätzlich wurde der Prozess von der Quartierschnittstelle, dem Stadtteilsekretariat, als offen empfunden und auch als produktiv. Doch zu vermitteln, dass die informelle Mitwirkung in diesem Prozess gewinnbringender für die Interessen der Teilnehmenden ist, blieb eine Herausforderung.

Wernli:

„Bei der Hafentwicklung ist dies auf so fruchtbaren Boden gefallen wie noch nie! Man hat sehr früh [...] angefangen, noch bevor im Planungsamt die Planung eigentlich richtig losging. [...] Die Kritik des pro forma Prozesses, der greift nicht. Solange wir in dieser informellen Mitwirkung bleiben können und wirklich arbeiten, habe ich immer noch das Gefühl, dass wir recht viele Dinge mitprägen können.“

Von Seiten der Verwaltung wurde auch auf dieses Bedürfnis nach mehr Mitsprache reagiert. So wurde, wie bereits kurz aufgeführt, ermöglicht, dass erstmalig eine Gruppe aus einem Mitwirkungsverfahren direkt selbst verfasste Dokumente dem Grossen Rat und den Entscheidungsträgern zustellen durfte. Einzelnen Forderungen der Begleitgruppe, beispielsweise den Bericht an die Regierung selbst zu schreiben und auch den Regierungsratsbeschluss selbst zu verfassen und vor der Publikation zu kontrollieren, dem konnte aufgrund der bestehenden demokratischen Prozesse jedoch nicht entsprochen werden.

Waltert:

„Aber es ist dann auch so etwas, bei dem es um das Verständnis geht. Da sind zum Teil auch Forderungen gekommen, die man zurückweisen musste. Wie Forderungen von Einzelnen, sie wollen den Bericht an die Regierung mitschreiben oder mindestens kontrollieren, was wir schreiben. Das ist ein bisschen ein falsches Verständnis der Rolle einer Begleitgruppe. Diesen Anspruch haben wir aber so aufnehmen können, dass die Begleitgruppe ihren Bericht mit den Anliegen und Empfehlungen direkt an die Regierung und an die Kommission des Grossen Rates richten konnten.“

Ein weiterer Knackpunkt im Rahmen der Kommunikationsstrategie, den Selle auch als entscheidend für einen partizipativen Prozess versteht, war der Zeitpunkt, an dem ein partizipativer

Prozess einsetzen sollte. In Rahmen der Mitwirkung zur Hafenentwicklung gab es zwei Fronten. Diejenigen, die forderten, dass über konkrete Baupläne diskutiert werden sollte und diejenigen, die aufgrund der Visualisierungen und der Testplanung davon ausgingen, dass jegliche Partizipation bereits ein pro forma Prozess sei, da bereits alles feststehe. Es gelang der Verwaltung nicht, bei Letzteren verständlich zu machen, dass der Planungsprozess noch offen ist. Dieses Spannungsfeld aufzuheben ist bis heute nicht vollständig gelungen, da die Bedürfnisse der Bevölkerung sehr unterschiedlich sind.

Wernli:

„...Wir hatten ja beides. Wir hatten an jeder grossen Veranstaltung Leute, die sagte: Wo sind jetzt die Pläne!!! Jetzt sind wir schon wieder da und ihr habt immer noch nichts!!! Zeigt uns endlich diese Pläne!!! – Also, die nie begriffen haben, dass die Verwaltung noch gar nicht konkret angefangen hatte. Da dachte ich mir immer, wann ist jetzt genau der richtige Zeitpunkt für eine Mitwirkung? Viele Leute hat dies ermüdet, dieses Nichts, dass es immer hiess, nein, es war noch nicht im Grossrat. Jetzt sind wir erst in der Vorbereitung von dem, was man anfangen soll zu planen, in welche Richtung es gehen soll. Danach realisierte man, die Erwartungen sind sehr unterschiedlich. Dass man es nie allen recht machen kann, ist eindeutig klar, wenn man [diesen Prozess] betrachtet. Ich hatte das Gefühl, dass man in der Begleitgruppe so viel informierte, wie man konnte. Weil jedoch nichts entschieden war, wurde es nicht geglaubt.“

Ob die Kommunikationsstrategie mit den Visualisierungen und der Prozess zum richtigen Zeitpunkt lanciert wurden, darüber sind die Interviewpartner unschlüssig. Doch sehen alle, dass das gewählte Vorgehen Vor- und Nachteile mit sich gebracht hatte, und dass es schlussendlich gewinnbringend war.

Waltert:

„Trotz allen Konfusionen, Diskussionen und Missverständnissen, finde ich nach wie vor, dass das gewählte Vorgehen okay und richtig war. Was wir im Norden von Basel zurzeit erleben, ist ein grosser Strukturwandel. Riesige Areale werden in naher Zukunft nicht mehr so gebraucht, wie es in den letzten Jahrzehnten der Fall war. Dass wir bei diesem Umwandlungsprozess die Bevölkerung zu einem sehr frühen Zeitpunkt einbinden, dafür gibt es meiner Ansicht nach keine Alternative. Bei allen Schwierigkeiten, die ein so langer und umfassender Prozess in sich birgt.“

Reale Ängste? Zur „Gentrifizierung“

Stadtentwicklung bringt immer auch einen Prozess der Veränderung mit sich. Der Theoretiker Lefebvre geht beispielsweise von unterschiedlichen Raumwahrnehmungen und Raumbetrachtungsweisen des städtischen Raumes aus. Vereinfacht fasst Lefebvre drei Betrachtungsweisen des Raumes: den sinnlich wahrgenommenen Raum, der eine soziale Praxis widerspiegelt; den gelebten Raum, der geprägt ist durch ein Bedeutungskonstrukt und somit symbolische Bedeutung hat; sowie den repräsentativen konstruierten Raum, der geplant und konzipiert wird. Diese unterschiedlichen Wahrnehmungen von städtischem Raum überschneiden sich und können gerade auch im Kontext von Stadtentwicklung und durch Veränderungen des bestehenden Raumes kollidieren und zu Konflikten führen.

Im Falle der Hafententwicklung kann eine Angst vor Verdrängung durch Gentrifizierung wahrgenommen werden. Durch den bevorstehenden sozioökonomischen Wandel, den die Hafententwicklung mit sich bringt, entstehen in der Bevölkerung Ängste vor diesem Wandel und auch vor dem Identitätsverlust eines Quartiers, welches gerade erst durch diesen Prozess zu einer eigenen neuen Identität gefunden hat. Themen wie Wohnungsnot, Bodenspekulation und der Preisanstieg für Wohnraum, der durch den vermehrten Zuzug einer anderen sozioökonomischen

Schicht verstärkt wird, prägen die Diskussionen. Diese Bedenken formuliert die Begleitgruppe in ihrem Abschlussbericht als ihr Kernanliegen für ihre Mitwirkung:

„Kernanliegen: Gute Lebensqualität statt Vertreibung der Quartierbevölkerung – Sowohl die Diskussionen in der Begleitgruppe als auch die Quartierinformationsveranstaltung vom November 2013 zeigten, dass in Kleinhüningen und dem Klybeck massive Bedenken bestehen, dass die Hafen- und Stadtteilentwicklung eine Bodenspekulation in Gang setzen könnte, die zu hohen Mieten und damit zur Vertreibung der angestammten Bevölkerung und des bestehenden Gewerbes führt. Deshalb zielen die nachfolgenden Empfehlungen in ihrer Gesamtheit darauf ab, eine solche Gentrifizierung zu verhindern und die Stärken der bestehenden Quartiere – günstiges Wohnen, vielseitiges Gewerbe, attraktive Freizeitmöglichkeiten, lebendige Kulturangebote – zu stärken. Die im Zusammenhang mit dem Ausgabenbericht der Öffentlichkeit als Visualisierung präsentierte Vision einer ‚Hochhaus-Insel‘ entspricht nicht den Anliegen der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen.“ (Regierungsrat Kanton Basel-Stadt 2013)

Den Interviewpartnern ist diese Problematik bewusst. Gerade die Problematik der Bodenspekulation und auch die der Verknappung des Wohnraums durch eine Veränderung und Aufwertung des Quartiers wird als Problem anerkannt und es werden Lösungen gesucht, um diese zu reduzieren. Ein Auftakt dazu bietet das Monitoring des Klybeck-Quartiers, welches die Regierung eingesetzt hat. Deshalb ist es gemäss Waltert auch sehr wichtig, dass die Bevölkerung gerade wegen diesen Prozessen sich an partizipativen Prozessen beteiligt und Planungselemente in einer Arealentwicklung gefunden werden, um eine Gentrifizierung zu relativieren, beispielsweise durch den Einbezug von Genossenschaften in die künftigen Bauvorhaben. Weiter hat die Regierung, wie zuvor bereits dargelegt, formuliert, dass bei der Bebauung ein Gleichgewicht zwischen verschiedenen Nutzern und Nutzungsmöglichkeiten gefunden wird.

Wernli:

„Und natürlich haben sie sich in ihrem Lebensumfeld bedroht gefühlt. Ich glaube, diese Bedrohung ist schon ein starker Impuls gewesen, um auch so stark und laut zu werden.“

Waltert:

„Ich glaube schon, dass es um wirkliche Angst geht: Da passiert was, dass uns in unserer Existenz bedroht. [...] Diese Gentrifizierung passiert momentan in ganz Basel und auch in fast jeder Gesellschaftsschicht. [...] Ich bin einer von denen, die sagen, wir haben eine Wohnungsnot. Wir haben ein Thema von Verdrängung, mit dem wir sehr sorgsam umgehen müssen. Wir haben eine Bodenspekulation, die [...] unkontrolliert vor sich geht. Das hängt mit der Nachfrage und mit dem beschränkten Boden zusammen. Und dazu kann ich eben auch gerade gleichzeitig anhängen, (dass) dort eben der fulminante Widerstand gegenüber einem Entwicklungsareals das Dümme ist, was man machen kann. Denn die Neubebauung eines Entwicklungsareal würde von den bestehenden Quartieren Druck wegnehmen. Nämlich, dass das Angebot der Nachfrage gerechter werden kann. Wenn das in einem Wechselspiel ist, das Angebot von Wohnraum und die Nachfrage, dann können die negativen Aspekte, wie Mietpreiserhöhungen, Bodenspekulation und Gentrifizierung weniger greifen.“

Lessons learnt – Was könnte anders gemacht werden?

Eines der Schlüsselereignisse waren die Visualisierungen. Alle Interviewpartner sind sich darüber einig, dass diese Bekanntmachung der Visualisierungen nicht nur positive Effekte hatte. Geteilter Meinung sind sie darüber, wie ein besseres Vorgehen ausgesehen haben könnte. Gerade die Frage des „richtigen Zeitpunktes“ für eine Partizipation wurde auch als eine der grössten Herausforderungen wahrgenommen.

Frank:

„Also dort ist man glaube ich ein Stück weit schlauer. Das BVD (Bau- und Verkehrsdepartement) hat diesen Weg der Kommunikation bewusst gewählt. Es (der Konflikt) ist vor allem ein Kommunikationsthema.“

Frank:

„Die Visualisierungen sehe ich heute..., sicher in der heutigen Zeit eher, jetzt auch für so einen Prozess, heikel bis kontraproduktiv. Vor allem wenn, sie nicht klar deklariert, in welchem zeitlichen Ablauf von einem Planungsverfahren sie stehen und artikuliert werden. Dann gibt es eine solche Eigendynamik, die eigentlich voraussehbar ist. [...] Wann der richtige Zeitpunkt ist überhaupt bei Mitwirkungsverfahren [zu beginnen], das ist glaube ich eine von den umstrittensten Themenfenstern.“

Waltert:

„Mit dem heutigen Wissensstand würde man glaube ich von Anfang an versuchen, nicht eine Visualisierung zu bringen, sondern, in einem Bild verknüpft, mehrere. So dass der breite Fächer vom Thema schon da ist. Das findet man selten, Medien, die mehr als ein Bild bringen. Mit dem heutigen Wissensstand würde man bestimmt sorgsamer vorgehen.“

Die gewählte Kommunikationsstrategie hatte bei allen Vorteilen der unterschiedlichsten Aktivierung der Akteure auch die Konsequenz, dass das Vertrauen in die Verwaltung bisher nicht im angestrebten Masse hergestellt werden konnte.

Wernli:

„Es fehlt auf beiden Seiten wahrscheinlich an vertrauensbildenden Massnahmen – mehr Kommunikation und mehr Transparenz. Ich verstehe eigentlich die Einwohner schon. Aber deshalb braucht es auf beiden Seiten mehr Vertrauen, um eine gute Mitwirkung zu machen. Das haben wir einfach noch nicht im Moment. Diese Kultur ist noch viel zu jung.“

Das Mitwirkungsverfahren, welches beim Projekt Hafententwicklung praktiziert wurde, befand sich zum damaligen Zeitpunkt in der Entwicklungsphase. Gerade der erste Schritt, das Festlegen der gemeinsamen Ziele und des gemeinsamen Prozesses, würde man heute noch partizipativer gestalten. Missverständnisse bezüglich der Rolle von Akteuren, der Ziele und Inhalte des Verfahrens sowie die Missverständnisse in Bezug auf informative und partizipative Elemente könnten früher geklärt werden.

7.5 Partizipation mit Zukunft

Eine grosse Herausforderung für die künftige Partizipation wird einerseits sein, diejenigen Personen wieder ins Boot zu holen, die aus dem bisherigen Prozess ausgestiegen sind. Die Verwaltung wünscht sich eine differenzierte und auch kritische Auseinandersetzung mit diesem Thema und sucht nach Möglichkeiten, wie die kritischen Stimmen mit ihrem Wissen konstruktiv in den Prozess eingebunden werden können.

Frank:

„Und jetzt ist die Frage, wie kann man diese trotzdem in einen weiteren Planungsprozess einbinden? Das ist noch völlig offen, wird aber ein Teil der Herausforderungen. Die Wahrscheinlichkeit, dass diese sich wieder einbinden lassen, ist klein. Dass es dann zu politischem Widerstand kommt – auch parteipolitisch orchestriert – [...] ist sehr wahrscheinlich. Dass der Sache mit klaren Positionen auch gedient

werden kann, wenn man trotzdem konstruktive Formen findet, um sich gegenseitig im Gespräch zu halten und zumindest einander zuzuhören, was die andere Position sein könnten. Das ist eigentlich der Anspruch, den man an alle Beteiligten haben dürfte.“

Erste Ideen sind bereits angedacht. So ist im Rahmen der Zwischennutzung auf dem Klybeckquai ein Hafenradio geplant, welches eine Plattform bieten soll, um eine kritische Auseinandersetzung mit dem Thema zu suchen. Ebenfalls sollen die Informationsveranstaltungen künftig anders organisiert werden. Ein erfolgreiches Modell ist das Kleinstadtgespräch, an welchem Entscheidungsträger der Regierung sich persönlich den kritischen Fragen des Publikums stellen und die Anliegen des Quartiers debattieren.

Frank:

„Die Informationsveranstaltungen muss man sicher anders aufbereiten. Wahrscheinlich braucht es ein Gefäss, eine Plattform, wie ich das angetönt habe mit dem Hafenradio, oder auch wo die Entscheidungsträger zu diesen Themenfenstern [präsent sind] – ähnlich wie das jetzt das Stadtteilsekretariat macht bei den Kleinstadtgesprächen – auch für diese Fragestellungen der Klybeck- Stadtentwicklung.“

Andererseits sieht sich die Verwaltung auch mit der Frage der Repräsentativität der bisherigen Mitwirkenden konfrontiert. Bisher wurden nur die Stimmen von wenigen gehört, die ihre Anliegen klar platzieren konnten. Doch die Zusammensetzung des Klybeckquartiers ist viel umfassender als diejenigen Gruppen, die bisher in den partizipativen Prozess eingebunden waren. Gruppen, die positiv auf die Visualisierungen reagiert haben und nicht die bisher geäußerten Anliegen der Bevölkerung unterstützen, wie beispielsweise ein autofreies Quartier, welches nicht unbe-

dingt im Interesse des Gewerbes liegt, wurden in der Öffentlichkeit noch nicht gehört.⁴

Wernli:

„Was man immer wieder vergisst ist, dass viele, die dort leben, eben auch ein Auto wollen und kein neues autofreies Viertel. Auch dass diese es toll finden, wenn nebenan das Quartier aufgewertet wird, wenn es andere Leute im Quartier hat. Gerade in der Schule wären die Kinder besser gemischt. Dieses Klybeck – Kleinhüningen hat verschiedene Themen, bei denen eine Erweiterung des Quartiers und eine bessere Durchmischung auch Vorteile mit sich bringen.“

Waltert:

„Die andere Frage, die zu bedenken ist, ist dann in einer nächsten Partizipation: Wer ist der Kreis, der mitreden darf in so einer Gruppe? Wenn wir schauen, wie heterogen Klybeck und Kleinhüningen sind. Gehen wir davon aus, dass die Transformation eines Teils der Hafenareale einer Jahrhundertchance gleichkommt, die von gesamtstädtischer Bedeutung ist: Wer redet jetzt hier in einer Begleitgruppe mit? Sind das zwanzig Leute aus dem Quartier? Ist das korrekt? Betrifft es nicht die gesamte Stadt? Müsste man dann nicht auch eine gesamtstädtische Partizipation aufbauen? Müsste man diese nicht trinational aufbauen? Sind diese zwanzig Leute, die hier mitarbeiten durften und ihre Empfehlungen abgeben, repräsentativ? Oder hätte man viel mehr auswählen müssen? Hätten wir sagen müssen, wir haben 50 Prozent Ausländeranteil, dieser soll repräsentativ vertreten sein? Oder eben gesamtstädtisch oder sogar regional? Das sind Fragestellungen, die wir angehen wollen. Die Partizipation ist so angelegt, dass es über die Stadtteilsekretariate verlangt werden darf und organisiert ist. Also reden wir hier eigentlich immer über eine Quartiermitwirkung, obwohl es eine gesamtstädtische Auswirkung hat.“

4 Vergleiche zu Wahrnehmungen der Visualisierungen die Arbeit von Nina Schweizer (2014).

Ideen

Mit dem mehrfach erwähnten Ausgabenbericht von 2013 gibt die Regierung der Verwaltung den Auftrag, diesen Mitwirkungsprozess weiter zu führen. Sie spricht sogar erstmals Geld für Partizipation. Die Regierung lässt offen, in welcher Form Vorschläge der Bevölkerung und eine weitere Mitwirkung in die Planung einfliessen sollen.

„Zusammen mit der Bevölkerung sollen Bedürfnisse und Potentiale ermittelt und mit der laufenden Planung abgestimmt werden. In welcher Weise die Vorschläge und Ansprüche aus den Quartieren für die weitere Entwicklungsplanung eingebracht und wie allfällige flankierende Massnahmen ergriffen werden, ist Bestandteil der Planungsarbeiten.“ (Regierungsrat Kanton Basel-Stadt 2013)

Die Fachstelle Stadtteilentwicklung – geleitet durch Roland Frank – möchte mit den Zwischennutzungsprojekten die Klybeckinsel und den Westquai der breiten Öffentlichkeit bekannt machen und dieses Areal beleben, so dass künftig auch ein gesamtstädtisches Interesse an dieser Insel wachsen kann.

Frank:

„Die Tageswoche hat diese Woche wunderbar aufgezeigt, was es für zahlreiche Projekte, um die dreissig aus der Bevölkerung, gibt und die realisiert werden möchten. Das ist genau eine Vorgehensweise, wie wir uns das wünschen. Von da her bin ich sicher, dass das ganz viel Leben in dem Jahr und sobald es Frühling wird in diese Gegend bringt, die bisher in dem Sinn noch nicht vielen bekannt ist, ausser den Partygängern. Für die Bevölkerung gibt das einen neuen Ort, an dem öffentliche Anlässe stattfinden können. Wichtig ist mir, dass es eine Diskursplattform gibt, auf der man unterschiedliche Optiken – auch im Kontext der Hafens- und Stadtentwicklung, [...] diskutieren kann.“

Ein partizipativer Prozess wird sicher fortgeführt. Informations- und Diskussionsplattformen sind angedacht und geplant. Inwiefern weitere Begleit- und Expertengruppen die Planungsvorhaben begleiten, ist noch offen. Doch die Verwaltung, das Bau- und Verkehrsdepartement und das Präsidialdepartement sehen den bisherigen partizipativen Prozess als einen Anfang in einem Generationenprojekt – auch grenzüberschreitend –, welches sich über die nächsten dreissig Jahre erstrecken wird und in das die Bevölkerung aktiv eingebunden werden soll, beispielsweise über die Zwischennutzungsprojekte, bei denen die Bevölkerung aktiv gestalten und experimentieren kann. Potenziale könnten neue Formen von aufsuchender Mitwirkung bieten, die aktiv die Bevölkerung abholen kann, wie beispielsweise ein Informationsbus in der Innenstadt an Samstagen oder an Stadtfesten.

7.6 Schlussfolgerungen

Der bisherige Prozess zeigt die Bemühungen von Verwaltung und Regierung, eine breite und umfangreiche Mitwirkung zu ermöglichen. Wie die Interviewpartner selbst bemerkten, liefen nicht alle Aspekte dieser Mitwirkung reibungslos und ein Lernen innerhalb der Verwaltung sowie ein Optimieren finden ständig statt.

Das Thema Kommunikation, Vertrauensbildung und gegenseitiges Verständnis sowie das Einbinden von bisher noch inaktiven Bevölkerungsgruppen sowie kritischen Gruppen, die den Dialog verweigern, bleibt eine Herausforderung.

Wernli:

„Es geht aber wirklich auch darum, der Verwaltung zu vermitteln, warum Bürger und Bürgerinnen nicht verstehen und in den Widerstand gehen. Die ganz normalen gruppenspezifischen Prozesse, das hat keinen Platz in den Planungsschritten der Verwaltung. Also in einem Plan, in einem architektonischen Raumplan. Ich glaube diese verschiedenen Mittel überlagern sich dann und dies gibt ein Unverständnis. Es ist für mich klar ein Dialog.“

Die aktive und auch kritische Auseinandersetzung mit dem Thema ist erwünscht und es werden Wege gesucht, wie eine noch viel breitere Diskussion stattfinden kann, die für die ganze Bevölkerung Früchte trägt.

Frank:

„Ich hoffe, dass man im Gespräch bleiben kann. Ich würde es mir wünschen, dass man sich nicht ganz heraus nimmt und auf Widerstand macht. Sondern im besten Fall sich positioniert. Medien und vor allem auch Webseiten, auf denen man teilweise auch mit Karikaturen vom abtretenden Kantonsbaumeister auf eine witzige Art sich selbst ansehen kann, das hilft sehr diesem partizipativen Prozess. Von dem ich hoffe, dass man sich noch mehr mit Humor einbringt und das fasnächtliche eben vielleicht auf die 365 Tage umlegt, um berechnete kritische Fragestellungen und Anliegen einzubringen. Und im besten Fall, dass es für das ganze Vorhaben ermöglicht wird, dass sich noch viel mehr daran beteiligen, im Sinne von Mitdenken. Auch die Hoffnung, dass es wirklich dazu kommt, dass man von Hafens- und Stadtentwicklung reden kann – was uns als Kanton auch ein Stück weiter bringt.“

Die Begleitgruppe hat trotz aller Herausforderungen und Problemen eine eindruckliche Leistung hervorgebracht. Diese Ideen wurden bisher aufgegriffen und gelten nun als Rahmenbedingungen für einen weiteren Planungsprozess. Dies ist ein deutlicher Erfolg in diesem Mitwirkungsverfahren.

Waltert:

„Deshalb finde ich den Prozess schlussendlich eben doch gelungen, auch wenn man dies überhaupt nie in den Medien liest. ... Die von der Begleitgruppe erarbeiteten Empfehlungen für die weitere Planung sind gut und fundiert. Diese konnten der Regierung und der Grossratskommission übergeben werden und bilden so einen Bestandteil der kommenden Planungsschritte. Und das ist doch der

Beweis, dass sich die Mühen der Begleitgruppe (und auch unsere) gelohnt haben...“

Das Projekt Hafententwicklung und das Mitwirkungsverfahren zur Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck – Kleinhüningen ist ein Planungsprozess und eine Entwicklung, die weitere Generationen beschäftigen wird und die eine grosse Chance sowie eine grosse Herausforderung für das gesamte Basel und die Grenzregion darstellt.

8 Vauban – (k)ein Vergleich (Hector Schmassmann)

Im Süden Freiburgs im Breisgau ist auf dem Gelände der vormaligen „Vauban-Kaserne“ ein neuer Stadtteil entstanden, ein Quartier, in dem sich Familien wohl fühlen, und das eine hohe Wohnqualität und ein unverwechselbares städtisches Ambiente bietet. Seit Ende 1993 läuft eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme¹, in deren Rahmen auf dem Areal Wohnraum für über 5'000 Menschen sowie mehr als 600 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Der Name des Quartieres wird von der Kaserne übernommen. Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707) ist der berühmte Festungsbaumeister Ludwigs XIV, der auch Freiburg für einige Zeit in eine Festung verwandelt. Das Quartier hat eine Fläche von gut 41 ha. Heute leben in Vauban mehr als 5'500 Personen. Es hat sich durch seine gute Infrastruktur und Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel zu einem sehr beliebten Wohnviertel entwickelt, in dem Partizipation und Engagement am öffentlichen Leben, Bauen in der Gemeinschaft (durch die Bildung von „Baugruppen“²) und umweltbewusstes Leben grosse Bedeutung haben. 27 Prozent der Bevölkerung in Vauban sind unter 18 Jahren alt und drei Prozent 65 Jahre oder älter. Aufgrund der hohen Wohnqualität und der starken Nachfrage sind in Vauban die Miet- und Wohnungspreise sehr hoch. Doch gibt es auch günstigen Wohnraum, unter anderem in den Projekten „Genova“ und „S.U.S.I.“.

Das Konzept eines „Autoreduzierten Stadtteils“ findet breite Unterstützung. Der Stadtteil hat sich in Bezug auf eine Minimierung des motorisierten Individualverkehrs zu einem „Vorzeigeviertel“ entwickelt. Es ist ein langfristiges „Experiment“, das noch immer

1 Instrument nach dem Baugesetzbuch in Baden-Württemberg, durch das Gemeinden neue Flächen entwickeln können, deren öffentliche Infrastruktur aus den Grundstücksverkäufen finanziert wird.

2 Die Idee der Baugruppen ist einfach: Mehrere Haushalte schliessen sich zusammen, entscheiden sich für ein Grundstück, planen gemeinsam ein Bauprojekt, beauftragen zusammen einen Architekten sowie Handwerksfirmen und sparen auf diese Weise Geld und Zeit.

andauert, und dessen Entwicklung sicher noch die eine oder andere Anregung und Idee mit sich bringt. Uns scheint es ein gutes Beispiel für die ausgewogene Balance zwischen Planung und flexiblen Gestaltungsmöglichkeiten zu sein. Die städtebaulichen Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele der Stadt sind durch den Bebauungsplan festgelegt und gewährleistet dadurch das Entstehen eines weitgehend homogen erscheinenden Stadtviertels, gleichzeitig zeigt dieses eine individuelle Vielfalt an Gebäuden und ist von Bedeutung für die Realisierung einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Auch im Bereich Verkehr und Mobilität werden Flexibilität und Anpassungsfähigkeit gross geschrieben. Das Mobilitätskonzept in Vauban sieht die Kombination von stellplatz- und autofreiem Wohnen vor, ermöglicht auch den späteren Wechsel zwischen den beiden Angeboten.

Der Stadtteil Vauban hat unsere Aufmerksamkeit erregt, da er deutlich zeigt, wie Räume für zivilgesellschaftliches Engagement und gesellschaftliche Verantwortung auf der Grundlage wichtiger verfassungsmässiger Grundrechte neue Handlungsspielräume eröffnen. Dieses Bedürfnis der Bürger_innen nach Partizipation und Mitbestimmung wird von den staatlichen Akteur_innen und Organen explizit anerkannt und im Rahmen neuer Instrumente der politischen Entscheidungsfindung und der Reorganisation von Verfahrensabläufen in der Verwaltung erfüllt. Hier findet, in der produktiven und aktiven Auseinandersetzung mit Planungsprozessen, eine Demokratisierung alltäglicher Handlungsformen und grössere Teilhabe jenseits parlamentarischer Institutionen und administrativer Strukturen statt. Durch die Beteiligung sind die Bürger_innen motiviert, ihre Interessen einzubringen, aktiv zu werden, die eigenen Einstellungen zu überdenken und gegebenenfalls zu verändern. Ziel dabei ist der Abbau von Fremdbestimmungen bei gleichzeitiger Erweiterung der Selbstbestimmungsmöglichkeiten. Eine Planung, die sich an den wirklichen Bedürfnissen der Bürger_innen und nicht an den durchsetzungsfähigsten Interessen orientiert, muss jedoch transparent sein.

8.1 Theoretisches Vorspiel – Differenzen anerkennen

Der urbane Raum bietet sich als Ort und Gelegenheit an, mit Differenz zu leben und Anderes, „Differenzielles“ zu erleben und zu gestalten. Wir knüpfen in unserer Untersuchung an Überlegungen an, die Henri Lefebvre (1901-1991) im Zusammenhang mit seinem Protest gegen den modernen Urbanismus in den 1970er Jahren angestellt hat. Sein Raumkonzept beruht auf der Einsicht, dass die räumliche Realität durch eine Vielzahl sich überlappenden, miteinander in Bezug, in Konflikt und Austausch bestehender Räume gekennzeichnet ist. Raum ist für Lefebvre eigentlich nur in Differenzen, das heisst, als soziale Beziehungsverhältnisse, vorstellbar. Daher rührt sein Interesse für das Differente und Heterogene im Gegensatz zum Homogenen und Gleichartigen. Im „differenziellen“ Raum, wie er selbst einräumt, stecken die Möglichkeiten für eine Veränderung und Erneuerung des städtischen Raumes. Das Urbane ist ein „Ensemble der Differenzen“. Oder, wie dies Christian Schmid ausdrücklich betont: „Das Urbane führt zusammen, es schafft die Freiheit, Unterschiede hervorzuheben. Es lässt sich so als Ort definieren, an dem die Unterschiede sich kennen und anerkennen, und indem sie sich erkennen und erproben“. (Schmid 2010: 279)

Aus widerständigem Denken und Handeln entstehen neue Formen der Zusammenarbeit und des Umgangs mit Raum. Sie können politische, ästhetische und kognitive Dimensionen enthalten, die im Raum als „Oeuvre“ Ausdruck finden. Der urbane Raum ermöglicht damit die Verwirklichung des Zusammenlebens von Unterschieden.

Zur Darstellung und Dokumentation der Prozesse der Gestaltung und Veränderung urbaner Räume dient uns der Freiburger Stadtteil Vauban, ein Quartier, in dem Ideenreichtum, Engagement, Kreativität und Unternehmergeist zusammenwirken und damit die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für ein Alltagsleben bilden, das gegen die Gefühle von Machtlosigkeit, Sinnleere und Entfremdung ankämpft.

8.2 Stadtteil Vauban – lebendiger Ort der Begegnung und des Austausches

Das Quartier Vauban hat den Charakter eines nachhaltigen Stadtquartiers. Es ist nach dem Prinzip der lernenden Planung³ konzipiert und setzt auf eine umfassende Beteiligung der Bürger_innen. Schon von Anfang an ist es nach einem innovativen Verkehrskonzept gebaut. Die Strassen im Quartier sind vor allem Begegnungs- und Aufenthaltsraum für Erwachsene und Kinder und nicht Parkgelegenheiten für Autos. Ein weiteres Merkmal ist der sorgsame Umgang mit Energie im Quartier. 1996 wird das Vauban Projekt als „Best Practice“-Projekt für die UN Weltsiedlungskonferenz „Habitat II“ in Istanbul vorgestellt und im Jahr 2010 im Bereich „Urban Best Practices Area“ auf der Expo Shanghai unter dem Titel „Stadtteil Vauban – Neues Wohnquartier“ ausgestellt. (Freiburg 2014)

Akteur_innen in der Planung und Entwicklung des Quartiers

Das Quartier verdankt seine Qualität der guten Zusammenarbeit verschiedener Akteur_innen. Die wichtigsten führen wir nachfolgend auf:

- die Stadt Freiburg im Breisgau: Seit 1993 ist sie Eigentümerin der Fläche. Sie leitet die Planung und initiiert einen städtebaulichen Wettbewerb;

3 Im Unterschied zum üblichen Planungsverfahren sind beim Prinzip der „lernenden Planung“ die Ziele für die Entwicklung des Quartieres nicht einmalig festgeschrieben, die dann umgesetzt werden. Es werden vielmehr qualitative Vorgaben als grobes Gerüst vereinbart, die ständig weiterentwickelt werden. Im Sinne einer kooperierenden Planung sind daran Gruppen von Nutzer_innen vor Ort, Baugruppen, eine verwaltungsinterne Projektgruppe, eine Entwicklungsgesellschaft, verschiedene Versorgungsunternehmen, eine gemeinderätliche Arbeitsgruppe, ein Netz von Fachleuten und das „Forum Vauban“ beteiligt.

- die Projektgruppe Vauban aus dem Bauverwaltungsamt ist verantwortlich für die Konsensfähigkeit und Wirtschaftlichkeit von Massnahmen;
- die Geschäftsstelle Vauban – direkt dem Baudepartement untergeordnet – ist mit dem Projektmanagement betraut;
- die Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg (LEG) – der Projektgruppe untergeordnet – wird von der Stadt als Treuhänderin und Trägerin der städtebaulichen Entwicklungsmassnahme Vauban bestellt;
- die gemeinderätliche Arbeitsgruppe (Sonderausschuss des Gemeinderates) begleitet intensiv den Planungs- und Umsetzungsprozess in allen Phasen;
- das Forum Vauban, ein Zusammenschluss von engagierten Bürger_innen, tritt als offizieller Träger der „erweiterten Bürgerbeteiligung im Planungsprozess“ auf. Es vermittelt und vernetzt die verschiedenen Interessen und Anliegen der Bürger_innen und der Verwaltung. Seine Aufgabe ist es, Wohninteressierte zu beraten und die Entwicklung von Baugruppen zu unterstützen. Unter seinem Einfluss entstehen viele Initiativen und Arbeitskreise. Gemeinsam können sie sich Mitwirkungsrechte im Planungsprozess sichern Auf sie gehen zurück: das Verkehrskonzept für verkehrsberuhigte, stellplatzfreie Wohnstrassen, das selbstverwaltete Stadtteilzentrum, die Gestaltung des zentralen Marktplatzes und das Blockheizkraftwerk auf Basis des Energieträgers Holz. 2004 geht das Forum Vauban Konkurs – aufgrund eines Konfliktes mit der EU – und der Verein Forum Vauban wird gegründet;
- der Stadtteil Vauban – als Nachfolger für das Forum Vauban – setzt sich für die Beteiligung der Bürger_innen an der Entwicklung des Quartiers ein. Er fördert den Gemeinschaftssinn und gesellschaftlichen Zusammenhalt durch die Organisation von Veranstaltungen und Festen für das ganze Quartier;
- der Verein für autofreies Wohnen – vom Forum Vauban gegründet – unterstützt aktiv die Umsetzung des gesamten Verkehrskonzepts. Bei dem Verein können die Bewohner_innen eine „Autofreierklärung“ unterzeichnen. Über die Vereinsbei-

träge erwirbt der Verein eine Vorhaltefläche für Stellplätze. Damit können die Stellplatzkosten von den Gebäudekosten losgelöst werden;

- die Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungsalternative (S.U.S.I.) ist ein gemeinnütziger Verein. 1990 wird sie von Studierenden gegründet, die nach dem Abzug der französischen Truppen ein Umnutzungskonzept für die Kasernen entwickeln. Das Hauptziel der S.U.S.I. ist es, preiswerten Wohnraum anzubieten und den bereits vorhandenen Gebäudebestand zu erhalten und umzunutzen. Hierzu werden vier ehemalige Kasernengebäude zu Wohnungen umgebaut, die nicht kommerziell genutzt werden. Mit der Stadt Freiburg wird ein Erbpachtvertrag über 30 Jahre abgeschlossen;
- das „Studentenwerk“ verwaltet neun Häuser in Vauban als Wohnheime für Studierende mit Plätzen für 600 Studierende.

Struktur- und Verkehrskonzept des Quartiers

Das Quartier Vauban liegt auf einem ehemaligen Kasernengelände, etwa 3,5 km südlich von der Innenstadt Freiburg und ist 41 ha gross. Das Gebiet wurde in drei Bauabschnitten erschlossen. Die städtebauliche Struktur orientiert sich am Modell einer gründerzeitlichen Blockbebauung, die durch eine Zeilenbauweise aufgelockert wird. Die Lebensqualität wird entscheidend mitgeprägt von einem über 60-jährigen Baumbestand.

Die Hauptachse bildet die Vaubanallee, von der aus die u-förmigen Wohnstrassen ausgehen. In Nord-Süd-Richtung verlaufen fünf Grün- und Spielbereiche – Grünspangen genannt –, die im Süden in das Naturschutzgebiet am Dorfbach und das Naherholungsgebiet „Schönberg“ hinein führen. Im Nord-Westen wird das Gebiet durch die Bahntrasse Freiburg-Basel begrenzt. Grundstücke für Misch- und gewerbliche Nutzungen liegen im Norden des Quartieres.

Im Gebiet sind Einfamilienhäuser in Reihenbauweise und Mehrfamilienhäuser in Maisonette- oder Geschossbauweise aneinander gebaut. In einigen ehemaligen Kasernengebäuden sind

das „Studentenwerk“ und die Unabhängige Siedlungsinitiative S.U.S.I. untergebracht. Östlich der Merzhauser Strasse befindet sich die Solarsiedlung Vauban, welche ausschliesslich aus Plusenergiegebäuden besteht. Im Quartier sind die Häuser drei- bis fünfgeschossig erbaut.

Entlang der Vaubanallee befinden sich zwei Plätze oder Örtlichkeiten, der Paula-Modersohn-Platz als Eingangsort zum Quartier und der Alfred-Döblin-Platz, auf welchem mittwochs ein Wochenmarkt stattfindet.

Das Quartier Vauban ist nicht gänzlich autofrei, sondern autoreduziert. Das bedeutet, die Verkehrsführung wird schrittweise abgestuft. Die umliegenden Strassen sind Tempo 50-Strassen, die Haupterschliessungsstrassen innerhalb des Quartiers, an denen sich auch die bewirtschafteten Parkplätze für Besucher_innen befinden, sind Tempo 30-Strassen. Die nächste Stufe stellen die beruhigten Wohnstrassen, in denen Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist und sich keine Parkplätze befinden, dar. Ergänzt wird die Erschliessung durch ein feinmaschiges Netz an Geh- und Radwegen. Der Stadtteil wird durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit vier Buslinien und der Stadtbahnlinie 3 erschlossen.

Die Wohnhenkel der ersten zwei Bauabschnitte und die Solarsiedlung sind „stellplatzfrei“, das heisst, dass es hier keine Parkplätze für Autos auf der Strasse oder auf den Grundstücken gibt. Die benötigten Stellplätze befinden sich in zwei Quartiersgaragen am Rande des Quartiers. Bewirtschaftete, öffentliche Parkplätze sind entlang der Vaubanallee und in der Quartiersgarage an der Merzhauser Strasse vorhanden. Im dritten Bauabschnitt haben die Häuser allerdings private Tiefgaragen, die zu den jeweiligen Gebäuden gehören.

Mit der Gründung des Vereins für Autofreies Wohnen ist eine Befreiung von den Stellplatzkosten möglich. Der Verein erwirbt mit den Mitgliederbeiträgen Reserveflächen für Stellplätze, für den Fall, dass später mehr Stellplätze benötigt werden. Jährlich müssen die Eigentümer_innen einer autofreien Wohnung bestätigen, dass sie kein eigenes Auto besitzen.

Quartier Vauban – eine kleine Stadtteilgeschichte

Nach Abzug der französischen Truppen 1992 beschliesst der Freiburger Gemeinderat, auf dem ehemaligen Kasernenareal einen neuen Stadtteil zu bauen. 1993 übernimmt die *S.U.S.I.* vier der erhaltenen Kasernengebäude und baut sie zu Wohnzwecken um. Damit aus den Ideen Wirklichkeit wird, wird 1994 das „Forum Vauban“ gegründet und unter der Mitarbeit von zahlreichen Fachleuten werden Konzepte für den neuen Stadtteil entwickelt. Der Siegerentwurf des städtebaulichen Ideenwettbewerbs schreibt die heutige Strassenführung fest und bildet die Grundlage für den Bebauungsplan, der 1997 rechtskräftig wird.

Das Forum Vauban – von der Stadt als Träger einer „erweiterten Bürgerbeteiligung“ anerkannt und in der Startphase finanziell gefördert – erreicht mit seiner Arbeit die Umsetzung eines ökologischen Stadtteilkonzepts. Dazu gehört das autoreduzierte Verkehrskonzept, eine innovative dezentrale Wärmeversorgung, das Prinzip des Stadtteils der kurzen Wege zwischen Wohnen und Arbeiten sowie der Vorrang von privaten Baugruppen und genossenschaftlichen Selbsthilfe-Projekten vor Bauträgern und Investoren. Zudem setzt das Forum den Erhalt eines zentralen Hauses durch, das zwischen 2001 und 2007 mit vielen Eigenleistungen durch bürgerschaftliches Engagement zum selbstverwalteten Stadtteilzentrum „Haus 037“ (ehemalige Offizierskantine) ausgebaut wird.

In der Zeit vor der baulichen Erschliessung nutzen „Wagenburger_innen“ das Gelände. Bis heute wohnen sie hier in ihren Bauwagen, nicht etwa aus Not, sondern, um den Traum vom idyllischen Leben in der Natur zu verwirklichen oder ihren speziellen Lebensstil zu kultivieren. 1997 werden die ersten Grundstücke verkauft, und eine rege Bautätigkeit beginnt. Bereits 1999 wird mit der Vermarktung des zweiten Bauabschnitts im Westen begonnen. 2002 steht die Umsetzung des dritten Bauabschnittes an, und mehrere Initiativen setzten sich für Erhalt und Umbau der verbliebenen Kasernengebäude zu günstigem Wohn- und Gewerberaum ein. Leider kann sich nur die „Dienstleitungs-Initiative Vauban“ (DIVA) bei der Stadt durchsetzen und 2003 das Gebäu-

de an der Lise-Meitner-Straße kaufen; die anderen Kasernen werden abgerissen.

Nachdem im gleichen Jahr das Forum Vauban wegen einer umstrittenen Rückforderung von EU-Fördergeldern in Konkurs geht, wird zwei Jahre später der „Stadtteilverein Vauban“ gegründet. Weitere Meilensteine: Die Stadtbahnlinie 3 ins Vauban wird 2006 eröffnet. Dank bürgerschaftlichem Engagement und Widerstand kann die geplante Bebauung des Platzes vor Haus 037 verhindert und dieser kann 2007 als umgebauter Marktplatz eingeweiht werden. Zudem erhält das bisher formell zu Freiburg-St. Georgen gehörende Vauban endlich den Status eines eigenen Stadtteils. 2009 wird das Jugendgelände im nördlichen Bereich Vaubans eingeweiht. Jugendliche nutzen es als Treffpunkt und zur Freizeitgestaltung.

Die Gestaltung des Eingangs an der Merzhauser Strasse wird zum Zankapfel zwischen der Stadt und dem Quartier. Das Grundstück liegt mehrere Jahre brach, wird von 2009 bis 2011 vom Wagenplatz-Kollektiv „Kommando Rhino“ besetzt und schliesslich spektakulär geräumt. Leider kommt der Entwurf des Arbeitskreises „Eingang Vauban“, der eine lockere Bebauung mit Grünflächen anstrebt, nicht zum Zug, sondern es werden zwei freistehende Baukörper gebaut, die Wohnungen, Gewerbe und ein Hotel – das Green City Hotel – anbieten und Mitte 2013 eröffnet werden. Die Spuren des Kampfes um die Nutzung des M1 Geländes sind nicht gänzlich verwischt, noch erinnert das Sprayer-Tag „Never Forget Kommando Rhino“ auf der Westfassade des M1-Ensembles an den massiven Polizeieinsatz gegen die Besetzung der Fläche durch die Wagenburg.

Nachhaltige städtebauliche Grundsätze in Vauban

Das Stadtplanungsamt hat das Ziel, ein gemischt genutztes Stadtviertel mit besonderer Ausrichtung auf die stadträumliche Ausbildung des Quartiers als Verbindungsglied zwischen den Stadtteilen „Unterwiesle“ und „St. Georgen“ zu schaffen. Schwerpunkt soll der Wohnungsbau mit der Möglichkeit der Durchmischung unterschiedlicher Bewohner_innen, verschiedener sozialer und

kultureller Gruppen werden. Ökologische Gesichtspunkte stehen dabei im Vordergrund. Die Stadt Freiburg als Eigentümerin des Geländes hat folgende Zielsetzungen formuliert:

- Schaffung von innenstadtnahem Wohnraum
- Durchmischung von Wohnen und Arbeiten
- Schaffung von Wohnraum für verschiedene soziale Gruppen
- Kleinteiligkeit der Parzellierung, Vielfalt in der Baustruktur
- Erhaltung bzw. Weiterentwicklung bestehender und Schaffung neuer Naturräume, Regenwasserversickerung
- Förderung öffentlicher Verkehrsmittel sowie des Fussgänger- und Fahrradverkehrs
- Anschluss aller Gebäude an die Nahwärmeversorgung und obligatorische Niedrigenergiebauweise
- Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf
- Familien- und Kinderfreundlichkeit u.a. durch Entwicklung einer Grundschule und Betreuungseinrichtungen für Kinder
- Einrichtung einer erweiterten Bürgerbeteiligung, durch ein möglichst frühes Einbeziehen von Bürger_innen in den Planungsprozess. (Sperling 1999: 19)

Die Initiative für einen nachhaltigen Modellstadtteil Vauban geht 1996 von den Bürger_innen aus, die durch das „Forum Vauban“ vertreten sind. 1996 verfasst das „Forum Vauban“ für das „Handbuch für Vauban“ ein Leitbild für Nachhaltigkeit. So stehen im „Handbuch für Vauban“ die folgenden Forderungen zu einem „nachhaltigen, sozial-ökologischen Bauen im urbanen Raum“:

1. Die Errichtung eines verdichteten Wohnquartieres, in dem viele Dinge des täglichen Bedarfs vor Ort erledigt werden können und das eine gute Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr besitzt. Eine an den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Infrastruktur ermöglicht den

„Stadtteil der kurzen Wege“.

2. Die Wohnungen im Quartier sind nicht überdimensioniert, dafür jedoch den Wohnbedürfnissen angepasst; die Räume sind vielseitig nutzbar; jede und jeder hat ihre und seine Privatsphäre.
3. Das Bedürfnis nach Kommunikation und nach Kontakten ist der ausgleichende Pol zum Wunsch nach Zurückgezogenheit und Ruhe; Gemeinschaftseinrichtungen und halböffentliche Räume fördern soziale Kontakte und den Umweltschutz.
4. Die Bewohner_innen beteiligen sich bereits an Planung und Gestaltung des Wohnquartiers.
5. Menschengerechte öffentliche Räume, nicht autogerechte Planung, sind das Ziel der Quartiersentwicklung.
6. Energiesparendes, ressourcenschonendes und ökologisches Bauen und Wohnen sind selbstverständlich. Der verbindliche Umwelt-Standard ist im Bebauungsplan und in den Kaufverträgen festgelegt, wobei auf eine zu starke Regelungsdichte verzichtet wird. (Sperling 1999: 22)

Die nachhaltigen Ansätze in der Entwicklungsmassnahme Vauban sollen von verschiedenen Akteur_innen und Initiator_innen konkretisiert werden, zum Beispiel Car-Sharing-Organisationen, verschiedenen Baugruppen und -genossenschaften. Das selbst organisierte Bauen in privaten Baugruppen findet in Vauban breite Anwendung.

8.3 Konflikte zwischen Leitbild und Realität

Aus unterschiedlichen Gründen können nicht alle Grundsätze und Ziele des Leitbildes umgesetzt werden. Einzig die ökologischen Vorgaben werden in Vauban planmässig eingehalten. In anderen Bereichen kommt es zu grösseren Schwierigkeiten und Komplikationen. Das Konzept des autofreien Wohnens ist bei der Umsetzung mühsam, weil es ständig zu Konflikten führt. Es gibt nicht selten Klagen darüber, dass die Autos von den Auto-

frei-Unterstützer_innen beschädigt oder beschmiert werden. Die Bewohner_innen, die Parkprobleme in Vauban haben, sehen den sozialen Frieden im Quartier durch „Hardliner unter den Autofreien“ gefährdet. Eine andere schwierige Frage betrifft die soziale Ausgewogenheit im Quartier. Die soziale Struktur entwickelt sich nicht in der intendierten Vielfältigkeit. Im Gegenteil: Wegen den hohen Wohnungspreisen werden Einkommensschwächere mehr und mehr ausgeschlossen. Bis Mitte der 1990er Jahre entsteht eine relativ gemischte Sozialstruktur. Insbesondere einige wenige geförderte Mietwohnungen, die Studierenden in den Studentenwerken und Bewohner_innen von S.U.S.I., haben zu einer sozialen Mischung beigetragen. In den nachfolgenden Jahren gab und gibt es kaum noch günstige Mietwohnungen. Vauban ist zu einem Stadtteil geworden, in dem der grösste Anteil der Bevölkerung zur gehobenen Mittelschicht gehört. Die reale Situation ist also anders als erwünscht.

Soziale Reibungen und Konflikte bezüglich der Aneignung und Nutzung des Raumes

In Vauban kommen unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen zusammen, die hohe Ansprüche an die Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes stellen. Diskrepanzen zwischen Realität und Erwartungen können zu Gefühlen von Unzufriedenheit und Verärgerung führen oder Raum für politischen Aktivismus und Widerstand gegen raumplanerische Entscheidungen schaffen. Wir zeigen im Folgenden einige Beispiele von Situationen, die deutlich machen, wie die Bewohner_innen des neuen Stadtteil Vauban den Raum konkret gebrauchen.

Bedeutung von Dichte und Privatheit

Die ursprünglich angesetzte Geschossflächenzahl wird im Zeitraum zwischen Wettbewerbsausschreibung und Bebauungsplanaufstellung erhöht. Die Anzahl der Geschosse wird für den dritten Bauabschnitt mit Bebauungsplanaufstellung von maximal vier auf fünf angehoben.

Die bauliche Dichte von Vauban ist höher als die der Gesamtstadt. Das mindert jedoch nicht die Attraktivität des jungen Stadtteils. Viele Bewohner_innen nehmen die oft kleinteiligen Wohnungen in Kauf, denn dafür ist der Aussenbereich des Quartiers durch grosszügige Freiflächen und Grünanlagen, teilweise mit Spielplätzen, gekennzeichnet. Allerdings lässt sich auch beobachten, dass nicht alle die hohe bauliche Dichte als angenehm empfinden. Das Vauban ist für sie dennoch ein Ort, an dem sie sich wohlfühlen, da sie die gute Infrastruktur und die Idee der kurzen Wege schätzen. Ein Wunsch nach mehr Privatsphäre und Wahrung der Intimität wird durch einige Sichtschutzmassnahmen – Zäune, Mauern, Gardinen, Lamellenvorhänge usw. – deutlich.

Soziale Durchmischung und Vielfalt

Das Ziel „soziale Durchmischung im Quartier“ ist bei weitem nicht erreicht. Die Bevölkerung besteht hauptsächlich aus Akademiker_innen. Dies liegt insbesondere am hohen Anteil an Eigentumswohnungen (etwa 80 Prozent). Die Stadt Freiburg investiert wenig in günstigen Mietwohnungsbau und beteiligt sich kaum an Projekten für gemeinschaftliches und genossenschaftliches Wohnen. Auch ist der Anteil der nichtdeutschen Bewohner sehr gering (etwa elf Prozent).

So entsteht der Eindruck von „parallel existierenden Inseln“ im Quartier, wie das „Dorf der Studierenden“, die *S.U.S.I.* und das restliche Vauban. Nachbarschaftliche Kontakte zwischen den Bewohner_innen der drei „Inseln“ kommen selten zustande, erfolgen eher gelegentlich oder zufällig. (Sommer; Wiechert 2014: 50) Die Studierenden stellen eher Beziehungen zur *S.U.S.I.* her, die sehr offen ist und deren Bewohner_innen einen ähnlichen Lebensstil haben. Eine besondere Bedeutung haben die nachbarschaftlichen Begegnungen in der Bar der Studierenden. Die Kontakte sind dort aber nicht sehr eng, denn die Studierenden bevorzugen eher die Treffpunkte in der Innenstadt. In ihrem Alltag kommen viele nicht mit dem Quartier in Berührung.

Nichtsdestotrotz gibt es im Quartier vielfältige Impulse für eine neue Kultur der Nachbarschaft und damit eine neue Qualität des sozialen Miteinanders. Durch ein hohes soziales Engagement und eine starke gemeinschaftliche Verantwortung können die Bewohner_innen kollektive Angebote und Vorhaben realisieren, wie zum Beispiel Stadtteilstefte oder auch kleinere Bauvorhaben. Doch auch hier sind die Kontakte zwischen den einzelnen Bauabschnitten nicht besonders intensiv. Als Gründe für die gute Nachbarschaft gelten die gemeinschaftlich genutzten Bereiche, das Car-Sharing, die stellplatzfreien Strassenräume und die hohe Wohndichte.

Nachhaltige Mobilität light

Vauban schafft gute Voraussetzungen für weniger Autoverkehr. Die Infrastruktur mit Schule, Kindergärten, Bauernmarkt und vielen Geschäften sowie ca. 600 Arbeitsplätzen vor Ort lässt einen „Stadtteil der kurzen Wege“ Wirklichkeit werden. Bahnhof und Innenstadt sind per Fahrrad, Stadtbahn oder Bus in 15 Minuten zu erreichen. Ein S-Bahnhof an der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel ist geplant. Ausserdem stehen ca. 20 Car-Sharing-Fahrzeuge im Quartier zur Verfügung. Ein Punkt, an dem sich Konflikte entzünden, ist das Fehlen von offiziellen Car-Sharing-Parkplätzen. Die Car-Sharing-Organisationen werden aus diesem Grund bisher gezwungen, die Fahrzeuge inoffiziell im Quartier abzustellen und nehmen damit in Kauf, dass die Polizei an deren Autos Strafzettel verteilt.

Ein grosser Erfolg des Verkehrskonzeptes ist deutlich sichtbar: markant weniger Autoverkehr als in anderen vergleichbaren Stadtteilen. Auch das „autofreie Wohnen“ ist ein deutlich grösserer Erfolg als erwartet. So wird der Bereich, in dem dies möglich ist, von den ursprünglich vorgesehenen drei Wohnstrassen auf grosse Teile des 2. und 3. Bauabschnittes ausgedehnt.

Die überwiegende Mehrheit der Bewohner_innen mit eigenem Auto hat sich inzwischen daran gewöhnt, die paar Minuten zur Sammelgarage zu Fuss oder per Rad zurückzulegen. Und auch die allermeisten der „Autofreien“ halten sich an die eingegangenen

Verpflichtungen. Allerdings hat es auch immer wieder Konflikte im Quartier gegeben mit Personen, die sich nicht so gerne an die vereinbarten Regeln halten. So arbeitet der „Verein für autofreies Wohnen“ seit Jahren engagiert mit der Stadtverwaltung an der Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Vauban.

Haus 037 – ein Ort des Engagements und der Begegnung

Das „Haus 037“ ist ein Ort der Identifikation und der Zugehörigkeit. Für die Bewohner_innen bildet es das pulsierende Zentrum des Vauban und ist bis heute ein Vorbild für zivilgesellschaftliches Engagement und politische Teilhabe. Erst erkämpfen sie den Erhalt des Hauses gegen die Planungen der Stadtverwaltung, dann entscheiden sie gemeinsam, wie das ehemalige Casinogebäude aus dem Jahr 1937 genutzt wird und schliesslich helfen viele tatkräftig bei Umbau und Renovierung des Hauses mit.

Im ursprünglichen Vauban-Plan gibt es ebenso wenig Platz für das Gebäude wie für den heute davor liegenden Marktplatz. Hier sollten ursprünglich weitere Wohnhäuser entstehen. Doch viele politisch und gesellschaftlich motivierte Bürger_innen, S.U.S.I. und das Forum Vauban setzen sich für dieses zentral gelegene Haus ein, nutzen es früh schon als Kantine für die Bauleute und als Kindergarten. Gemeinsam entwickelt man schliesslich das Konzept für Nutzung und Umbau.

Im Sommer 2001 beschliesst der Gemeinderat, dass das Haus erhalten werden und für eine symbolische Mark an einen Trägerverein aus dem Quartier übergehen soll. Heute ist das Haus 037 bis ins Dachgeschoss gut ausgelastet mit verschiedenen Veranstaltungsräumen, einer Einrichtung der Kindertagesbetreuung, dem „Familienzentrum Lindenblüte“, Jugendräumen, einem grossen Atelier und Büros von Initiativen aus dem Stadtteil. Und seit 2005 beherbergt das Gebäude das Restaurant „Café Süden“.

Auch dass der nach Alfred Döblin benannte Marktplatz heute der Mittelpunkt des Stadtteils ist, geht auf grosses Engagement vieler Bewohner_innen des Vauban zurück. Erst müssen sie seine teilweise Bebauung durch jahrelange Auseinandersetzungen mit der Stadtverwaltung verhindern, dann die finanziellen Mittel, die

für seine ästhetisch ansprechende Gestaltung benötigt werden, durch das Sammeln von Spenden in Höhe von über 25'000 Euro erbringen.

8.4 Gegen Zwänge und Entfremdungen im Alltag

Widerstand richtet sich nicht nur gegen Organe des staatlichen oder politischen Lebens, Formen der Widerständigkeit existieren auch in den alltäglichen Praktiken, sind Teil von Lebensformen und gestalten sogar unser Verhältnis zu uns selbst. Herrschaft spielt auch eine Rolle abseits von politischen Institutionen, sie umfasst auch eine symbolische Dimension, die in den selbstverständlichen und alltäglichen, in den scheinbar gegebenen und natürlichen Dingen und Tätigkeiten eingelagert sind. Insofern bedeutet Widerstand auch innere Auflehnung und Empörung gegen herrschende Zwänge, gegen das ständige Delegieren der eigenen Verantwortung, „gegen die Fühllosigkeit für das, was wir einander tun und gegen Gedankenlosigkeit, auch im eigenen Kreis, auch bei uns selbst“. (Erich Fried) Resistente Lebens- und Kulturformen und widerständiges Denken und Handeln können ungeahnte Energien und kreative Kräfte freisetzen.

Im Quartier Vauban führt dies zum Entwickeln örtlich verankerter Netzwerke zur Unterstützung der Alltagsgestaltung und Lebensplanung, denen ein ebenso vielgestaltiger sozialer und physischer Raum gelebten Lebens gegenübersteht. Dadurch entstehen eine Vielzahl von Projekten und Initiativen, die Nachhaltigkeit, Innovation und gestalterische Kreativität miteinander verbinden. Wir weisen auf einige hin, die uns als besonders gelungen und ansprechend erscheinen.

Wohn-Projekt „S.U.S.I.“ – die Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungs-Initiative

Die erste grössere Baugruppe, die sich nach dem Abzug der französischen Armee in Vauban ansiedelt, sind die Initiator_innen und Unterstützer_innen des S.U.S.I.-Projektes. Sie engagieren sich früh für den Erhalt und die Umnutzung von Kasernengebäu-

den, um in Selbsthilfe guten und sicheren Wohnraum für gering verdienende Menschen zu schaffen. Nach jahrelangen, zähen Verhandlungen mit dem städtischen Wohnungsamt und dem Regierungspräsidium Freiburg kann die 1990 gegründete Initiative schliesslich vier Mannschaftsgebäude kaufen, das Grundstück (1.5 ha) in Erbpacht übernehmen.

Durch erhebliche Eigenleistungen der Bewohner_innen sowie unter Mithilfe von erfahrenen Handwerker_innen, günstigen Privatdarlehen und durch staatliche Fördermittel werden die Häuser in vier Jahren umgebaut. Es entstehen 45 Wohnungen für jeweils eins bis zehn Personen mit insgesamt ca. 7'500 Quadratmetern Wohnfläche. Dabei wird grosses Gewicht auf einen demokratischen Planungs- und Meinungsprozess, ökologische Baumaterialien, gute Wärmedämmung der Aussenwände und kostensparendes Bauen gelegt.

Heute wohnen hier etwa 280 Menschen, darunter 80 Kinder und Jugendliche. Die ausgewogene Mischung von überwiegend einkommensschwächeren Arbeitnehmenden, Kunstschaffenden und Studierenden macht den Reiz des Wohnprojektes aus. Ihnen allen ist ein Leben in solidarischer Gemeinschaft mit konsensorientierten basisdemokratischen Entscheidungsstrukturen wichtig. Auch zwischen den Häusern existieren Orte für Kommunikation und Begegnung. Selbsterrichtete Kinderspielplätze, ein Treff für Bewohner_innen, eine Food-Coop, kleine Werkstätten, Bauwagen und Wohnmobile, die einigen als Wohnraum dienen („experimentelles Wohnen auf Rädern“), Treppenhäuser und Balkone in unkonventioneller Bauweise und fantasievolle Fassadengestaltungen zeugen von Kreativität, Initiative und Ideenvielfalt.

„Genova“ – ein ökologisches Bauprojekt in nachbarschaftlicher sozialer Einbettung

Die Wohngenossenschaft Genova wird 1997 gegründet und knüpft an die alten genossenschaftlichen Ideale demokratisch organisierter Selbsthilfe und Mitbestimmung über gemeinschaftliches Eigentum an. Sie erbaut in den Jahren 1999 und 2001 je zwei vierstöckige Häuser mit insgesamt 73 Wohnungen im Stadtteil

Vauban. Es gibt 27 Eigentumswohnungen und 46 Mietwohnungen, von denen 19 im sozialen Wohnungsbau erstellt werden.

Hier leben heute über 200 Menschen, Jung und Alt, Singles und Familien, Menschen mit unterschiedlichen Lebensentwürfen in lebendiger Nachbarschaft zusammen. Von der Planungs- und Bauphase bis heute gibt es gegenseitige Hilfe, gemeinsame Aktivitäten und Feste. 2013 wird ein Mietnachlass für Geringverdienende und Rentenbeziehende beschlossen. Über 90 Prozent der Bewohner_innen der Wohngenossenschaft haben kein eigenes Auto.

Barrierefreie Wohnungen und Personenaufzüge ermöglichen es, bis ins hohe Alter in Genova zu leben. Gemeinschaftsräume (z.B. Hobbyraum, Gemeinschaftswaschmaschine) und Gästezimmer sparen Platz in den Wohnungen. In den Häusern von „Genova II“ gibt es mehrere Läden und Büros, unter anderem der „Quartiersladen“, ein genossenschaftlich betriebener Bioladen.

Genova verwendet in ihren Häusern überwiegend umweltfreundliche Baustoffe. Der bei der Fertigstellung der Häuser in Freiburg vorgeschriebene Niedrigenergiestandard wurde um zwanzig Prozent unterschritten.

Im Aussenbereich werden in gemeinschaftlicher Arbeit viele heimische Sträucher und Bäume mit Beeren und Früchten gepflanzt, Feuchtbiotope und ein gemeinsamer Kräuter- und Gemüsegarten angelegt sowie verschiedene Sitz- und Spielplätze gestaltet.

Stadtteilverein als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Quartiersöffentlichkeit

Der „Stadtteilverein Vauban“ wird im April 2005 gegründet und übernimmt Funktionen wie die Trägerschaft der Quartiersarbeit, die Vertretung des Quartieres zum Beispiel in kommunalen Gremien oder in der Arbeitsgemeinschaft der achtzehn Freiburger Bürger_innenvereine.

Die Idee eines Quartiers- oder Stadtteilrates ist bis heute nicht verwirklicht, hauptsächlich deswegen, weil die Organisation der

Wahl insgesamt ein grosser Aufwand ist und sich nicht genug Kandidat_innen finden.

Viele Bewohner_innen engagieren sich jedoch in Arbeitskreisen zu Themen wie Verkehr, Mobilfunk-Belastung, Kunst, Marktplatz, Bebauung, Gestaltung der „Grünspangen“, im „Kirchenladen“, bei der Herausgabe des Stadtteilmagazins „Vauban actuel“ oder der Organisation des jährlichen Stadtteilstes. Zu wichtigen Fragen organisiert der Vorstand Quartiersversammlungen.

Bürger_innenbeteiligung war in Vauban nicht von Anfang vorgesehen, die Bürger_innen haben sich vielmehr das Recht genommen, mitzugestalten und mitzuentcheiden. Schon zur Zeit des Abzuges der französischen Truppen 1992, bevor es eine Planung für den neuen Stadtteil gibt, entwickeln politisch interessierte und engagierte Menschen Vorstellungen, wie ein Wohnen im Kasernengelände aussehen sollte. 1994 gründet sich das „Forum Vauban“ als erster Bürger_innenverein Vaubans. Es gibt seitens des Gemeinderates teilweise Unterstützung, aber auch immer wieder Bedenken und Unverständnis aus Politik und Verwaltung. Von mancher Seite hält man Bürger_innenbeteiligung für überflüssig, ja für eine Störung des Planungs- und Verwaltungsablaufes. So ist es ein Erfolg der Bürger_innenbewegung, als für die weitere Planung und Erschliessung des neuen Stadtteils der Prozess der „erweiterten Bürgerbeteiligung“ offiziell etabliert wird. Dieses Konzept, das alle Akteur_innen im Sinne einer kooperierenden Planung einbezieht, hat für den Stadtteil Vauban viele innovative Kräfte freigesetzt. Besonders die grundlegenden Weichenstellungen hin zu einem nachhaltigen Modellstadtteil wären ohne das starke Engagement und den Zusammenhalt vieler Aktivist_innen der ersten Stunde und die demokratischen Mitwirkungsmöglichkeiten und Möglichkeiten zur Selbstverwaltung gar nicht möglich.

Wie die Geschichte zeigt, erfordert Bürger_innenbeteiligung, wenn sie zum Erfolg führen will, Kontinuität, Ausdauer und Einsatzbereitschaft. In Vauban müssen die engagierten Bewohner_innen immer wieder sehr „dicke Bretter bohren“, um ihre Vorstellungen und Forderungen gegenüber der Stadtverwaltung

durchzusetzen. Als erfolgreiche Beispiele der aktiven Quartiersgestaltung können hier besonders das Stadtteilzentrum „Haus 037“ und der davor liegende Marktplatz genannt werden. Grössere Widerstände und Vorbehalte gibt es beim Thema Verkehr, und keinen Erfolg hat die Initiative „Drei 5 Viertel“ gegen den Abriss von drei noch gut erhaltenen Kasernen.

So zeigt sich, dass eine über das Übliche hinausgehende Bürger_innenbeteiligung nur dann gelingen kann, wenn alle Beteiligten – Politik, Verwaltung und Bürger_innen – eng zusammenarbeiten und in hohem Masse bereit sind, ohne Vorurteile und alte Rollenverständnisse auf einander zuzugehen.

Vauban – gelebte Inklusion als Selbstverständnis

In den letzten Jahren ist im Stadtteil Vauban eine Vielzahl von inklusiven Projekten entstanden. In ihnen arbeiten, wohnen und spielen Menschen mit und ohne Behinderung zusammen.

Bereits im Jahr 2007 erfolgt die Einweihung der Wohnanlage „Sonnenhof“, in deren Rahmen im Projekt „Woge“ Menschen mit Demenz zusammen mit ihren „ganz normalen“ Nachbar_innen leben.

Schon seit einigen Jahren verfolgt der „Kinderabenteurerhof Freiburg“, südlich des Vauban am Dorfbach gelegen, ein inklusives Konzept. Seine spezifische Pädagogik spricht auch Kinder mit verschiedenen Beeinträchtigungen an. Durch das gemeinsame Tun, durch Rituale der Begegnung und im Spiel entsteht ein leichter, selbstverständlicher Kontakt, der über den Kinderabenteurerhof hinaus Verbindungen schafft. Auf einem naturnahen Gelände mit Tieren, Feuerstellen, Hütten, Werkstätten, Garten, Spielhaus und vielem mehr bietet der pädagogisch betreute Aktivspielplatz wichtige Elementarerfahrungen, kreative Entfaltung, freies Spiel, natur- und tiergestützte Pädagogik an.

Im Juni 2013 wird das „Green City Hotel“ an der Merzhauser Strasse eröffnet. Das modern eingerichtete und mit viel Holz gestaltete Haus ist ein Integrationsbetrieb. So haben zehn der neunzehn Mitarbeitenden eine Behinderung. Alle Kolleg_innen

arbeiten auf Augenhöhe miteinander. In der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden wird der Betrieb vom „Hofgut Himmereich“ in Kirchzarten, einem langjährig erfolgreichen Integrationsbetrieb, unterstützt.

Ende September 2013 wird schliesslich das Projekt „VAUBA-Naise“ eingeweiht. In dem fünfstöckigen Gebäude mit der hervorstechenden Rund-Fassade sollen Inklusion und generationenübergreifendes Wohnen gelebt werden. Es gibt Wohnraum für Familien, Paare und Singles, Menschen verschiedenen Alters und mit unterschiedlichem Unterstützungsbedarf. Auch eine Gruppenwohnung für fünf Menschen mit erhöhtem Betreuungsbedarf sowie Gewerbe- und Gemeinschaftsräume sind integriert. Ein besonderes Angebot besteht für Studierende verschiedener Fachrichtungen, die im Haus wohnen und gleichzeitig durch ihre Assistenz für Menschen mit Behinderungen Erfahrungen für ihr Fachgebiet sammeln können.

Seit Januar 2013 gibt es auch das „Netzwerk Inklusion“. Das vom Kinderabenteuerhof Freiburg angestossene Projekt bildet einen Rahmen zu allen bestehenden und entstehenden inklusiven Initiativen im Stadtteil und darüber hinaus, mit dem Ziel, eine vielfältige Gemeinschaft zu stärken und die Teilhabe daran zu ermöglichen.

8.5 Schlussbetrachtungen und zusammenfassende Überlegungen

Der Blick über den Kontext der lokalen und regionalen Stadtentwicklung in Basel hinaus bietet Vergleichsmöglichkeiten und Anregungen im Bereich der zivilgesellschaftlichen Beteiligung im Quartier. Unserer Meinung nach lohnt es sich, den Modell-Stadtteil Vauban bzw. einzelne Elemente darin näher anzuschauen und zu prüfen, ob diese ein lohnender Beitrag beziehungsweise ein anregender Impuls für das „Hafenviertel Basel“ (Klybeckquai-Hafenareal) sind. Hierbei ist zu beachten, dass sich die relevanten Bezüge nach den spezifischen Wünschen, Bedürfnissen und Anforderungen der Menschen, die aktiv zur nachhaltigen Entwick-

lung und Belebung ihres Quartieres beitragen wollen, richten müssen. Uns interessiert insbesondere, welche Ideen für Basler Verhältnisse interessant sind und welche als weniger hilfreich erscheinen.

Unsere Untersuchung lässt den Schluss zu, dass die innovativen Ideen und nachhaltigen Konzepte des Modell-Stadtteils Vauban auch für Basels Hafententwicklung wichtige Impulse setzen können. In unserem Fokus stehen Prozesse, die den Menschen helfen können, Gestaltungsräume und Möglichkeiten zu entdecken und zu erleben.

- **Partizipation** – die „erweiterte Bürgerbeteiligung“ dient als Motor der Quartiersentwicklung, stärkt demokratische Strukturen. In der Schweiz, die durch Voraussetzungen der direkten Demokratie geprägt ist, ist dies eine Selbstverständlichkeit. In beiden Quartieren ist ein grosses Bedürfnis nach neuen Partnerschaften zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft vorhanden. Sie sollen den Aufbau von Netzwerken für Teilhabe, Mitgestaltung und Mitentscheidung ermöglichen. Somit eröffnen sie Wege der Verhandlungen, des Ausgleichs von individuellen und gemeinschaftlichen Interessen und des gegenseitigen Respekts.
- **Lebendiges Zusammenleben** – zeichnet sich aus durch familien- und kinderfreundliche Nachbarschaft, u.a. durch Errichtung von Primarschulen und Betreuungseinrichtungen für Kinder. Gesellschaftlich engagierte Bürger_innen finden sich zu Projekten zusammen, die im Hinblick auf Mehrgenerationenperspektive und Inklusion offen sind. Die städtebauliche Infrastruktur ist so angelegt, dass die Kombination von Wohn- und Gewerberaum möglich ist. Vielfältiges Gewerbe soll die Chance erhalten, sich im Quartier anzusiedeln: verschiedene Dienstleistungen (Altenpflege, Hebammendienste u.a.), Kunst, Handel und Handwerk. Möglichkeiten zu preiswerten Mittagstischangeboten und Raum für das Anlegen eines Nutz- und „Wandelgartens“ im Sinne des gemeinschaft-

lichen „Urban Gardening“ können ebenso Quelle eines lebendigen Miteinanders werden.

- **Stadtteilöffentlichkeit** – Ein räumliches Zentrum, das für Identifikation und Teilhabe sinnstiftend ist, kann sich zu einem wichtigen Symbol für die Bewohner_innen entwickeln. Dazu gehören u.a. ein Marktplatz für offene Treffpunkte und selbstgestaltete Lebensräume, gemeinschaftlich genutzte öffentliche Einrichtungen wie zum Beispiel Veranstaltungs- und Werkstatt Räume, Gemeinschaftssäle einschliesslich Cafés und Bistros, Quartiersladen, Plätze für Boule- und Schachspieler, Kinderspielplätze, Freiflächen für Jugendliche ohne enge Vorgaben und Grünflächen zum Verweilen.
- **Wissenstransfer und Beratung** – Projektgruppen und Arbeitskreise, die sich mit der Planung und dem Bau des „Hafenviertels“ beschäftigen, werden fachlich beraten und unterstützt, ohne dass zu sehr in Prozesse eingegriffen wird. Sie stehen im ständigen Austausch mit Partner_innen aus der Industrie und der Hochschulforschung und können Konfliktlösungs- und Mediationsprozesse für unterschiedliche Interessengruppen anbieten

9 Hafen als Metapher (*Ueli Mäder*)

Die Klybeck-Idee bezieht sich auf eine Insel und auf einen Hafen. Sie ist damit doppelt mit Sinn behaftet. Zunächst mit einer Sehnsucht, die wir mit dem Hafen verbinden. „Ein Schiff wird kommen und meinen Traum erfüllen“, lautet ein bekannter Schlager. Und was suchen wir auf der Insel, wenn nicht Einsamkeit? Wir fragen hier nach versteckten Bedeutungen. Vielleicht spielen solche auch bei den Debatten über die „Klybeckinsel“ mit.

Im Mai 1960 sorgte an den Filmfestspielen in Cannes der Griechische Film „Pote tin Kyriaki“ von Jules Dassin für Aufsehen. „Sonntags nie“ hiess die deutsche Übersetzung. Melina Mercouri spielte die Hauptrolle. In einer bewegenden Szene singt sie zu einer Schallplatte das Lied „Ta Paidia Tou Piraia“. Zu Deutsch: Die Kinder von Piräus. Dabei geht es, wie im Film, um die Sehnsucht einer Prostituierten im Hafen von Pyräus. Die Frau wartet auf Schiffe mit Kunden. Dies in der Hoffnung, darunter einen zu finden, der zu ihr passt und sie ehelicht. Fini Busch textete den Song auf Deutsch. Und die 55-jährige Schlager-Sängerin Lale Anderson intonierte ihn. Sie lancierte zuvor schon mit „Seemann“ einen grossen Erfolg. Und nun belegte sie ab dem 11. September 1960 mit „Ein Schiff wird kommen...“ gleich für zehn Wochen den ersten Platz der deutschen Hitparade. Über eine Million Platten verkauften sich im Nu – mit den Worten: „Ein Schiff wird kommen und meinen Traum erfüllen und meine Sehnsucht stillen...“.

Häfen sind Orte der Sehnsucht, Liebe und Lebendigkeit. Sie lassen Emotionen aufkommen. Anreisende bringen mit, was wir erhoffen oder befürchten. In Häfen brechen auch Ansässige zu neuen Ufern auf. Leute verabschieden und begrüessen sich. Sie liegen sich in den Armen, lachen, weinen und berühren sich und andere. Das geschieht an Bahnhöfen, Flugplätzen und besonders intensiviert in Häfen. Hoffnungen und Enttäuschungen sind hier nahe beieinander und oft verschränkt. Sie sind auch ein wenig spürbar, wenn Perspektiven für das Basler Hafengebiet zur Debatte stehen, zumal sich ein Teil des Basler Hafengebietes auf einer aufgeschütteten, künstlichen Rheininsel befindet. Das ist speziell.

Die Kombination von Hafen und Insel erhöht das Potenzial für Sehnsüchte und Utopien. Inseln sind Metaphern – wie Häfen.

Am 1. Mai 1963, dem Tag der Arbeit, provozierte Schriftsteller Heinrich Böll mit einer Geschichte, die den Wohlfahrtsboom kritisch kontrastierte. Ein Tourist fragt in einem Hafen einen dösenden Fischer, warum er keine Fische fange. Wozu bloss, antwortet der Fischer, das habe er bereits getan. Nun, wenn er mehr Fische fange, so der Tourist, dann könne er, der Fischer, ein grösseres Boot kaufen, noch mehr Fische fangen und irgendwann auch gemütlich am Strand liegen und sich erholen. Aber genau das mache er ja, entgegnet der Fischer. Soweit eine bekannte, hier nur ange-deutete Hafengeschichte.

Und dazu noch eine Robinsonade. Sie handelt von einer Südseeinsel, auf der Robinson in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts strandete, also zur Zeit der Aufklärung. Eigentlich wollte Robinson in Chile neue Handelsmöglichkeiten sondieren. Er liess seine Frau und Kinder zurück. Später fand er auf der Insel Freitag, einen wilden Südamerikaner. Robinson kolonisierte und instrumentalisierte ihn. Freitag musste Land kultivieren, Vorräte anlegen und Robinson bedienen. Er spielte ihm auch Theaterstücke und ihre eigene Situation vor. So thematisierte Freitag den Mechanismus, nach dem genug nie genug ist. Robinson reflektierte und durchbrach nun die ausbeuterische Dynamik. Er wollte nun egalitäre Strukturen herbei führen und den akkumulierten Reichtum loslassen. Soweit, arg verkürzt, wie Soziologe Michel Tournier „Freitag oder das Leben in der Wildnis“ (2007) darstellt. Analogien zur „Klybeckinsel“ sind selbstverständlich unhaltbar, aber anregend. Immerhin kommen hier zwei Metaphern zusammen, die Insel und der Hafen. Das ist interessant und für die „Klybeckinsel“ wohl relevant. Zum einen tragen verborgene Sehnsüchte dazu bei, die Debatten über die Insel im Hafen emotional aufzuladen. Zum andern wäre es wohl sinnig und stimmig, das Spektrum kreativer Ideen weiter zu öffnen, bevor „Nägel mit Köpfen“ eingeschlagen werden.

10 Zusammen gefasst

(Ueli Mäder, Aline Schoch)

Wir orientieren uns in dieser Arbeit theoretisch an Lucius Burckhardt und Henri Lefebvre. Nach ihren bewusst normativen Prämissen benötigen lebendige Städte tatsächliche *Freiräume*. Damit sind Stadträume ohne ausgrenzende Strukturen der Ordnung und Einteilung gemeint. Freiräume sind keine rechtslosen Räume, sondern Orte der Möglichkeit. Sie lassen sich organisch beleben. Wer was kreiert, ist auszuhandeln, Konflikte gehören zu dieser Auseinandersetzung. Sie fördern, respektvoll ausgetragen, den sozialen Zusammenhalt. Gegenräume entziehen sich einer gängigen Logik, die homogenisiert und das antizipiert, was bereits Vorherrschendes reproduziert. Sie sind emanzipativ konzipiert und verwerten kein Kapital zu mehr Kapital. Frei- und Gegenräume realisieren die Rechte auf Stadt und Differenz, die Lucius Burckhardt und Henri Lefebvre postulieren.

Wer sich auf Räume einlässt und mit ihnen interagiert, muss innere Strukturen und Dynamiken sowie gesellschaftliche Kontexte wahrnehmen. Wir tun das methodisch über statistisches Material, Dokumente und teilnehmende Beobachtungen. Im Vordergrund stehen Gespräche mit so genannt „einfachen Leuten“ im Quartier, mit widerständig Engagierten und mit Fachleuten. Unsere Arbeit ist keine Handlungsanleitung. Wir rekonstruieren vielmehr die Sichtweisen verschiedener Player und plausibilisieren deren Bezugsrahmen unabhängig davon, ob wir die dargelegten Haltungen teilen. Wir erörtern Standpunkte in Bezug auf andere Standpunkte und diskutieren, wie sie sich zu den skizzierten theoretischen Prämissen verhalten, die wir so weiter reflektieren.

Wichtig ist zunächst die Geschichte der Basler Hafenentwicklung. Sie ist eng mit den beiden Quartieren Klybeck und Kleinhüningen verknüpft. Der Hafenbau hat bei ihnen viel verändert, vor allem in Kleinhüningen. Das veranschaulichen auch die vielen Interviews in der Quartierbevölkerung. Sie weisen auf ein historisches Bewusstsein und eine besondere Verbundenheit hin. Das Hafensreal ist für viele eine Heimat, die sie mit Stolz erfüllt.

Das äussert sich ebenfalls im Anliegen, sorgsam mit gewachsenen Strukturen umzugehen. Unsere ergänzende schriftliche Befragung veranschaulicht, wie das Innenimage von Klybeck und Kleinhüningen positiver ist als das Aussenimage, das diese Quartiere haben. Bezüglich der Analyse zur Stadtteilverision zeigt sich: Etliche Befragte aus Klybeck und Kleinhüningen befürworten zwar eher die Idee einer Überbauung mit Wohnungen, sind aber im Vergleich zu den Befragten der anderen Quartiere skeptischer eingestellt.

Harsche Kritik an der Rheinhattan-Vision üben mehrere Gruppierungen, die sich eingehend mit dem Projekt befassen. Sie kritisieren das Vorgehen der Stadtverwaltung als provokativ und skizzieren alternative Szenarien und Gegenmodelle. Einzelne wollen überhaupt nicht verhandeln und lehnen Kompromisse ab. Das bestehende Machtgefälle würde bestehende Differenzen vertuschen. Unter diesen Voraussetzungen wären Verhandlungen trügerisch. Sie würden zwangsläufig dazu führen, sich vereinnahmen zu lassen. Kontrovers wird diese Sicht von Engagierten beurteilt, die in der Begleitgruppe teilnehmen. Die einen wollen jede Möglichkeit wahrnehmen, eigene Ideen einzubringen. Andere stellen ernüchtert fest, kein Gewicht zu haben und befürchten, als Alibi zu dienen. Offenbar ist viel Missmut vorhanden. Die Prozesse der Mitwirkung sind aus unserer Sicht ernsthafter und partizipativer anzugehen. Die zweite Runde steht bevor. Zeit ist reichlich vorhanden. Bis zum Jahr 2029 dauert es noch eine Weile.

Exemplarisch ist der Konflikt mit den Wagenplatzleuten. Sie sind nach einer unsäglichen Odyssee im Hafenaerial gestrandet und auch dort nur unliebsam geduldet. Was für eine verpasste Chance! Das ehemalige Migrol Areal liesse sich doch als Labor für neue Lebensweisen nutzen. Urbane Vielfalt benötigt solche Aktivitäten. Sie beleben die Stadt, das zeigen auch Erfahrungen in Vauban in Freiburg i.Br. Das Zulassen alternativer Projekte stimuliert reichhaltige Ideen. Davon kann auch eine Stadtverwaltung profitieren, die über sehr viel Fachwissen verfügt. Kreative Prozesse entstehen durch das Zusammenspiel verschiedener Kräfte.

Uns begleitete auch immer wieder die Frage, ob der Widerstand in all seinen unterschiedlichen Formen, nicht als „*Not In My Back Yard*“ (NIMBY)-Aktion verstanden werden muss. Geht es dem Widerstand in erster Linie darum, Veränderung im Quartier zu verhindern, weil der Ist-Zustand gerade so schön komfortabel ist? Man hat sich etabliert im Quartier und fühlt sich wohl. Veränderungen ja, aber nicht in meinem Umfeld? Hat der Widerstand im Endeffekt den gesamtstädtischen Rahmen aus dem Blick verloren? Und falls der Widerstand als NIMBY-Aktion verstanden werden muss, hat er dann weniger Daseinsberechtigung?

Auch wenn der Widerstand Momente einer NIMBY-Aktion aufweisen mag, wir interpretieren ihn nach eingehender Analyse nicht grundsätzlich als das Durchsetzenwollen von Eigeninteressen ohne Bezug zu grösseren gesellschaftlichen und städtischen Fragen. Denn die verschiedenen widerständigen Gruppen setzen sich für eine Zukunft ein, die sie anscheinend in den Plänen der Entwicklungsvision 3Land der Stadt nicht wiederfinden. Der Widerstand formuliert, plant und lebt gerade Alternativen zum Ist-Zustand. Insofern fordert der Widerstand Raum für mehr Differenz, respektive das Recht auf Differenz zwar lautstark ein, aber nicht mit explizitem Theoriebezug. Dabei geht es nicht zuletzt darum, Vorentscheidungen, Entscheidungsvorgänge und Top-Down-Vorgehen der Stadtplanung und -entwicklung zu kritisieren und in eigenen Aktionen zu kontrastieren. Insofern setzen sich die widerständigen Gruppierungen mit unterschiedlichen Mitteln für eine Umdefinition der herrschenden Ordnung, des Vorstellbaren und der Planungsvorgehen ein. Dies ist ein Zeichen gegen die Dominanz homogenisierend wirkender, kapitalistischer Aspekte. Somit können die widerständigen Aktionsformen als Teil von sozialen Bewegungen gelesen werden, die vermehrt nicht-kapitalistische Räume in der Stadt einfordern. Denn das Profitinteresse der neoliberalen Stadt lässt wenig Diversität zu. Daher können die widerständigen Projekte auch als Gegenraumproduktion zur überwiegend kapitalistisch verwerteten Stadt verstanden werden. Raumaushandlungen und Konflikte um Stadtraum sind Momente räumlicher Demokratie. Sie stellen sich gegen die geplante Zuweisung von, in und durch Räume und

untergraben so die herrschende Ordnung. Widerständige Aktivitäten sind Augenblicke der Ordnungshinterfragung und Ordnungsumdeutung.

Unbeantwortet bleibt die Frage, warum sich der Widerstand nicht explizit auf das Recht auf Stadt oder das Recht auf Differenz bezieht. Es ist höchst wahrscheinlich, dass ein Teil der Widerständigen mit Lefebvres Theorien vertraut ist. So fand auf dem Hafensplatz im Veranstaltungsraum Uferlos eine Präsentation des Berliner Stadtsoziologen und Recht auf Stadt-Aktivistin Andrej Holm statt, der in seiner Präsentation explizit darauf einging. Haben wir das Recht auf Stadt und das Recht auf Differenz zu Unrecht in die Aktivität des Widerstandes hineininterpretiert? Finden sich die Widerständigen von der Klybeckinsel in dieser Forderung selbst nicht wieder? Oder ist der Bedarf mit dem gemeinsamen Slogan der *IG Klybeck* von Lucius Burckhardt „Wir selber bauen unsere Stadt“ bereits gedeckt?

Von der theoretischen Erarbeitung Rosemanns zur räumlichen Demokratie ausgehend, schlagen wir der Planung vor, tatsächliche Freiräume zur Verfügung zu stellen. Damit ist gemeint: Stadträume, in welchen keine Ordnungs-, Einteilungs- oder Abschlussstrukturen vorhanden sind. Diese Räume müssen nicht rechtlose Räume sein, sie sollten lediglich die Möglichkeit bieten, organisch gefüllt, belebt, kreierte und insbesondere verhandelt zu werden. Konflikte und Aushandlungsprozesse hätten in solchen Freiräumen tatsächlich Platz. Auch im Sinne Lefebvres würde sowohl die Produktion von emanzipativen Räumen (der Repräsentation), also auch von Gegenräumen, erleichtert werden. Indem Stadträume nicht von der kapitalistischen Logik vereinheitlicht werden (homogenisierte Räume), sondern sich von der Verwertungslogik lösen und tatsächlich emanzipativ sind, erfüllen sie die Forderung nach Recht auf Stadt und Differenz. Die Untergrabung der Differenz – bei Lefebvre durch den kapitalistisch-bürokratischen Staat und bei Rancière und Rosemann durch die Verhinderung von Konfliktaustragungen, respektive den Drang, einen Konsens zu finden – kann durch das Konzept der Selbstverwaltung (Lefebvre) oder der radikalen Demokratie (Rancière) verhindert werden. (Mullis 2014: 147) Die staatliche Planung könnte

in solchen Räumen eine Rolle als begleitende Moderatorin oder Mediatorin einnehmen. Ihr käme die Aufgabe zu, den Freiraum gegen Kapitalinteressen und sonstige, einseitige Übernahmen zu verteidigen und die Möglichkeit zur vollen Diversitätentfaltung zu gewährleisten. Folglich kann der Widerstand als ein Teil unter vielen anderen dabei helfen, Stadt als Ort der Differenz weiter zu entwickeln und zu festigen.

Inwiefern war unser theoretischer Hintergrund hilfreich oder hinderlich? Wo auf der theoretischen Ebene sehen wir Anpassungsbedarf?

Die theoretischen Betrachtungsbrillen Recht auf Stadt und Recht auf Differenz von Lefebvre scheinen uns durchaus fruchtbar. Sie haben uns geholfen, in der Frage von Eigeninteressen versus Gemeinwohl nicht nur den persönlichen Aspekt, sondern den grösseren städtischen und gesellschaftlichen Kontext dahinter greifbar zu machen. So konnten wir verstehen, dass Widerständigkeit in erster Linie als soziale Bewegung und damit als Beteiligung an der Diskussion um gesellschaftliche Entwicklung zu verstehen ist.

Etwas problematischer scheint uns hingegen die Dichotomie von Staat und Zivilgesellschaft, die insbesondere bei Lefebvre zu finden ist. Sind Lefebvres Erarbeitungen aus den 1960er und 1970er Jahren im französischen Kontext, mit einer sehr viel stärkeren Zentralisierung staatlicher Strukturen, tatsächlich heute noch gültig und auf die schweizerische Situation anwendbar? Wir meinen, das Wirken bürokratischer Staatsstrukturen in gewissen Bereichen nach wie vor beobachten zu können. Städte befinden sich aber auch in einem internationalen und nationalen Wettbewerb und sind angehalten, erfolgreich zu wirtschaften. Dafür sind Steuereinnahmen grosser Player natürlich nützlich. Die Gegenüberstellung von verhinderndem Staat und lokalen Graswurzelbewegungen scheint uns aber verkürzt. Die staatliche Planung hat sicherlich viel dazu gelernt und ist „volksnah“ geworden, beispielsweise durch die Erprobung und Einführung neuer partizipativer Stadtentwicklungsprozesse. Partizipation ist aber ein sehr weit gefasster Begriff und nicht per se heilversprechend. Der staatlichen Planung kommt nach wie vor eine Vormachtstellung

zu, denn sie ist es, die schliesslich ermöglichend oder verhindernd in Bezug auf Mitwirkung/Beteiligung/Partizipation wirkt. Die Stadtentwicklung und -planung braucht daher Widerständigkeit im dem Sinne, dass der Widerstand ihr aufzeigen kann, welche Themen, Strukturen und Vorgehensweisen zu wenig Aufmerksamkeit erhalten und ihrer Meinung nach suboptimal sind. Widerstand ist damit als wertvoller Input zu verstehen. Schön wäre, wenn man sich auf Augenhöhe begegnen und sich gegenseitig befruchten könnte. Es scheint uns auch wichtig festzuhalten, dass uns durch die vielen geführten Interviews für diese Studie und für die Studie „Raum und Macht“ Folgendes klar wurde: Oft ist es nicht die Position in den staatlichen (Verwaltungs-)Strukturen alleine, sondern es sind die Persönlichkeiten, die sie besetzen, welche einen Unterschied machen. Ihre Offenheit für kritische Meinungen, ihre Hierarchiegläubigkeit und persönlichen Ansichten und Durchsetzungsfähigkeit sind ausschlaggebend bei innovativen Lösungsfindungen und können stark variieren.

12 Quellen

Bücher und Aufsätze

- Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Novartis: Neue Rheinuferpromenade vom St. Johannis-Park bis nach Huningue (F) – Neunutzung Hafen St. Johann – Campus Plus. Jurybericht, März 2007.
- Bossert, Markus/Bürgin, Reto, „Wer entscheidet über die Klybeckinsel?“, in: Mäder, Ueli/Sutter, Peter/Bossert, Markus/Schoch, Aline/Bürgin, Reto/Mugier, Simon/Schmassmann, Hector, *Raum und Macht: Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit. Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt*, Rotpunkt, Zürich 2014, S. 235-265.
- Burckhardt, Lucius, *Wer plant die Planung? Architektur, Politik und Mensch*, Martin Schmitz, Berlin 2004.
- Burckhardt, Lucius/Hunziker, Christian, „Learning from Mulhouse“, in: *Werk*, 59, 4, Zürich 1972, S. 220-222.
- Brenner, Neil/Marcuse, Peter/Mayer, Margit (Hrsg.), *Cities for people, not for profit. Critical urban theory and the right to the city*, Routledge, New York 2012.
- Düne, Jörg/Günzel, Stephan (Hrsg.), *Raumtheorien – Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Suhrkamp, Frankfurt am Main 2006.
- Feldmann, Lothar, *Imageproduktion und Stadtplanung. Strategische Stadtentwicklungskonzepte untersucht an den Beispielen Hamburg und Leipzig*, Diplomarbeit der RWTH Aachen, 2005.
- Gestring, Norbert/Ruhne, Renate/Wehrheim, Jan (Hrsg.), *Stadt und soziale Bewegungen*, Springer VS (Stadt, Raum und Gesellschaft), Wiesbaden 2014.
- Guelf, Fernand Mathias, *Die urbane Revolution: Henri Lefebvres Philosophie der globalen Verstädterung*, Transcript, Bielefeld 2010.

- Harvey, David, *Rebel Cities: From the right to the city to the urban revolution*, Verso, London 2012.
- Häussermann, Hartmut/Siebel, Walter, *Stadtsoziologie: eine Einführung*, Campus, Frankfurt/New York 2004.
- Hillmann, Karl-Heinz, *Wörterbuch der Soziologie*, Kröner, Stuttgart 1994.
- Hohenstatt, Florian/Rinn, Moritz, „Diesseits der Bewegungsforschung: Das „Recht auf Stadt“ als umkämpftes Verhältnis“, in: Norbert Gestring/Renate Ruhne/Jan Wehrheim (Hrsg.), *Stadt und soziale Bewegungen*, Springer VS (Stadt, Raum und Gesellschaft), Wiesbaden 2014, S. 199-213.
- Holm, Andrej, *Wir Bleiben Alle! Gentrifizierung - Städtische Konflikte um Aufwertung und Verdrängung*, Unrast, Münster 2010.
- Holzinger, Elisabeth, „Raum verloren, Räume gewonnen – Veränderungstendenzen der räumlichen Organisation der Gesellschaft“, in: Dangschat, Jens S./Hamedinger, Alexander (Hrsg.), *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*, ARL, Hannover 2007, S. 56-70.
- Hugger, Paul, *Kleinhüningen: von der „Dorfidylle“ zum Alltag eines Basler Industriequartiers*, Birkhäuser, Basel 1984.
- Kemmer, Laura/Adebahr, Philip/Bergmann, Malte/Ehrlich, Kornelia/Freiermuth, Mira/Jansen, Hendrik/Kreichauf, René/Kühnel, Sandy/Müller, Frank/Nitsche, Tobias/Petzold, Knut/Vogel, Johanna/Günzel, Marian (Hrsg.), „Tagungsbericht: NWNW8 – Diversität und Vielfalt. Theorien und empirische Befunde innerhalb der Stadt-, Raum- und Architekturforschung“, in: *Forum: Qualitative Sozialforschung*, 15, 1, 1, Goethe Universität Frankfurt, Frankfurt 2014.
- Kuhn, Armin, *Vom Häuserkampf zur neoliberalen Stadt. Besetzungsbewegungen und Stadterneuerungen in Berlin und Barcelona*, Westfälisches Dampfboot (Raumproduktionen: Theorie und gesellschaftliche Praxis, 19), Münster 2014.

- Kutter, Markus/Burckhardt, Lucius, *Wir selber bauen unsere Stadt*, Felix Handschin, Basel 1953.
- Lahusen, Christian, „Soziale Bewegungen“, in: Mau, Steffen/Schöneck, Nadine M. (Hrsg.), *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*, Springer VS, Wiesbaden 2012, S. 717-729.
- Lefebvre, Henri, *Le Manifeste différentialiste*, Gallimard, Paris 1970.
- Lefebvre, Henri, *La production de l'espace*, Anthropos, Paris 2000.
- Lefebvre, Henri, *The Production of Space*, Blackwell, Oxford 1991.
- Lefebvre, Henri, *Critique de la vie quotidienne: De la modernité au modernisme (Pour une métaphilosophie du quotidien)*, Bd. 3, L'Arche, Paris 1997.
- Lefebvre, Henri, *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris 2009.
- Lötscher, Lienhard/Winkler, Justin, *Basel's „letzte“ Quartiere? Klybeck-Nord und Kleinhüningen als Lebensraum. Ergebnisse des Humangeographischen Geländepraktikums 1984*, (Basler Feldbuch; Berichte und Forschungen zur Humangeographie, Bd. 4), Kommissionsverlag Wepf & Co., Basel 1984.
- Lüem, Barbara, *Basel Kleinhüningen – Der Reiseführer. Hafen, Dorf idylle, Industriequartier: Basels Norden*, Merian, Basel 2008.
- Lutz, Manuel, *Raum der Differenz. Bedingungen der Verräumlichung unkonventioneller und mobiler Wohnformen. Eine Untersuchung von Bauwagenplätzen in der Stadtentwicklung am Beispiel Freiburg im Breisgau*, Diplomarbeit Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Dortmund 2008.
- Mäder, Ueli/Sutter, Peter/Bossert, Markus/Schoch, Aline/Bürgin, Reto/Mugier, Simon/Schmassmann, Hector, *Raum und Macht: Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit. Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt*, Rotpunkt, Zürich 2014.

- Marcuse, Peter, „From critical urban theory to the right to the city“, in: *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action* 13 (2-3), 2009, S. 185-197.
- Mayer, Margit, „Soziale Bewegungen in Städten - städtische soziale Bewegungen“, in: Gestring, Norbert/Ruhne, Renate/Wehrheim, Jan (Hrsg.), *Stadt und soziale Bewegungen*, Springer VS (Stadt, Raum und Gesellschaft), Wiesbaden 2014, S. 25-42.
- Mayer, Margit, „The “Right to the City” in the context of shifting mottos of urban social movements“, in: *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action* 13 (2-3), 2009, S. 362-374.
- Mitchell, Don, *The right to the city: social justice and the fight for public space*, Guilford Press, New York 2003.
- Mullis, Daniel, *Recht auf die Stadt. Von Selbstverwaltung und radikaler Demokratie*, Unrast, Münster 2014.
- N.N. (a), „Für eine offene Feindschaft mit Raubtieren. Eine Bestandsaufnahme der aktuellsten Basler Stadtaufwertung“. Flugblatt.
- N.N. (b), „Warum Shift Mode Scheisse ist“. Flugblatt.
- Oevermann, Ulrich, „Der Strukturwandel der Öffentlichkeit durch die Selbstinszenierungslogik des Fernsehens“, in: Honegger, Claudia (et al.) (Hrsg.), *Gesellschaften im Umbau. Identitäten, Konflikte, Differenzen*, Seismo, Zürich 1996, S. 197-228.
- Prigge, Walter, „Die Revolution der Städte Lesen“, in: Wenth, Martin (Hrsg.), *Stadt-Räume*, Campus, Frankfurt/New York 1991, 99-112.
- Purcell, Mark, „Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant“, in: *GeoJournal*, 58, 2002, S. 99-108.
- Rosemann, Till, „Planning in the Face of Democracy. Mit Jacques Rancière über Raumplanung und Demokratie nachdenken“, in: *sub\urban zeitschrift für kritische stadtforschung* 1, 2, 2013, S. 41-60.

- Schmid, Christian, *Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*, Franz Steiner, Stuttgart 2010.
- Schnur, Olaf, „Quartiersforschung im Überblick – Konzepte, Definitionen und aktuelle Perspektiven“, in: Schnur, Olaf (Hrsg.), *Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2008, S. 19-52.
- Schweizer, Nina, *Die Wahrnehmung der Hafen-Stadt*, Masterarbeit des Departements für Umweltwissenschaften, Masterarbeit, Universität Basel, Basel 2014.
- Selle, Klaus, *Über Bürgerbeteiligung hinaus: Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe? Analysen und Konzepte*, Dorothea Rohn, Detmold 2013.
- Sperling, Carsten (Hrsg.), *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugenossenschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban*, Forum Vauban, Öko-Institut, Freiburg im Breisgau 1999.
- Sutter, Tilmann, *Medienanalyse und Medienkritik. Forschungsfelder einer konstruktivistischen Soziologie der Medien*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2010.
- Steinführer, Annett/Kabisch, Sigrun, *Binnen- und Aussenimage von Johannegeorgenstadt aus soziologischer Perspektive*, Leipzig, UFZUmweltforschungszentrum Leipzig-Halle (UFZ-Bericht 2/2004).
- Vogelpohl, Anne, „Stadt der Quartiere? Das Place-Konzept und die Idee von urbanen Dörfern“, in: Schnur, Olaf (Hrsg.), *Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis*, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2008, S. 69-86.
- Zuber, Corina, „Kriminalität in Basel – Tatorte und Tatzeiten vor dem Hintergrund gesamtgesellschaftlicher Desorganisationserscheinungen“, in: *Geographica Helvetica*, 55, 4, 2005, S. 269-279.

Zeitungen und Zeitschriften

- AnArchitektur Online*, Material zu Henri Lefebvre, „Die Produktion des städtischen Raums“, 1, 2002:
http://www.anarchitektur.com/aa01_lefebvre/aa01_lefebvre_dt.html (Stand 03.01.2013).
- Basler Zeitung Online*, Patrick Marcolli, „Manhattan mitten in Basel“, 06. Januar 2011:
<http://bazonline.ch/basel/stadt/Manhattan-mitten-in-Basel/story/30205293> (Stand 22.12.2014).
- Basler Zeitung Online*, Aaron Agnolazza, „Linksautonome wollen Rheinhattan versenken“, 4. Februar 2013:
<http://bazonline.ch/basel/stadt/Linksautonome-wollen-Rheinhattan-versenken/story/24791996> (Stand 27.01.2015).
- bz Basel*, Hans-Martin Jermann, „Der Begriff Rheinhattan ist falsch“, 02. Juli 2013a.
- bz Basel*, Hans-Martin Jermann, „Von „Rheinhattan“ redet niemand mehr“, 02. Juli 2013b.
- Mozaik*, Gruppe Rheinhattan versenken!, „Sich wehren anstatt sich vereinnahmen lassen“, 20. Juli 2013.
- NZZ Online*, Daniel Gerny, „New Basel“ - eine Schweizer Hafen-City“, 6. Januar 2011:
<http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/new-basel--eine-schweizer-hafen-city-1.9002998> (Stand 16.12.2014).
- WOZ*, Timo Posselt, „Ein bisschen New York auf der neuen Basler Insel“, 19. Dezember 2013:
<https://www.woz.ch/1351/stadtentwicklung/ein-bisschen-new-york-auf-der-neuen-basler-insel> (Stand 25.11.2014).
- Stadt Freiburg im Breisgau*, Freiburg Green City auf der Expo 2010 Shanghai. Expo 2010 Shanghai – Better City, Better Life. Freiburg, Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe GmbH & Co. KG.: www.expo2010.freiburg.de/pdf/expobericht.pdf (Stand 27.12.2014).
- Tageswoche Online*, Alain Appel/Renato Beck, „Hunderte gehen für den Wagenplatz auf die Strasse“, 30. März 2014:
http://www.tageswoche.ch/de/2014_13/basel/654342/

- hunderte-gehen-fuer-den-wagenplatz-auf-die-strasse.htm
(Stand 5.1.2015).
- Tageswoche Online*, Renato Beck, „Der Wagenplatz darf bleiben“,
15. April 2014:
http://www.tageswoche.ch/de/2014_15/basel/655977/
(Stand 5.1.2015).
- Tageswoche Online*, Renato Beck, „Passiver Widerstand
angekündigt“, 31. Mai 2014:
[http://www.tageswoche.ch/de/2014_22/basel/659920/
Passiver-Widerstand-angek%C3%BCndigt.htm](http://www.tageswoche.ch/de/2014_22/basel/659920/Passiver-Widerstand-angek%C3%BCndigt.htm) (Stand
5.1.2015).
- Tageswoche Online*, Matthias Oppliger, „Alle offenen Fragen zum
Wagenplatz – und einige Antworten“, 26. Mai 2014:
http://www.tageswoche.ch/de/2014_21/basel/659454/
(Stand 5.1.2015).
- Tageswoche Online*, Matthias Oppliger, „Regierung stellt
Wagenplatz ein letztes Ultimatum bis Sonntag“, 27. Mai 2014:
http://www.tageswoche.ch/de/2014_21/basel/659583/
(Stand 5.1.2015).
- Tageswoche Online*: Matthias Oppliger, „Scope und Shift Mode
reagieren auf Anschuldigungen durch Wagenleute“, 28. Mai
2014:
http://www.tageswoche.ch/de/2014_21/basel/659676/
(Stand 5.1.2015).
- Tageswoche Online*, sda, „200 an Demo in Basel für „Wagenplatz“-
Besetzung im Hafen“, 25. Mai 2014:
http://www.tageswche.ch/de/2014_21/basel/659413/
(Stand 5.1.2015).
- Tageswoche Online*, Udo Theiss, „Kritische Töne zur
Stadtentwicklung im Klybeckquartier“, 14. Mai 2014:
http://www.tageswoche.ch/de/2014_20/basel/658448/
(Stand 18.12.2014).

Internet

- Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt,
Planungsvereinbarung: Entwicklungsvision 3Land, 2012:
http://www.hafen-stadt.ch/fileadmin/user_upload/3land_vereinbarung.25.9.12.pdf (Stand 22.12.2014).
- Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt,
Studienauftrag Hafen- und Stadtentwicklung Klybeck-Kleinhüningen – Pilotparzelle Exesso – Synthesenbericht, 2013:
<http://www.hafen-stadt.ch/fileadmin/download/Synthesebericht-ExEsso.pdf> (Stand 18.05.2015).
- Burckhardt, Lucius,
http://www.lucius-burckhardt.org/Deutsch/Biografie/Lucius_Burckhardt.html (Stand 07.03.15).
- Dorfverein Pro Kleinhüningen: www.dorfverein-kleinhueningen.ch (Stand 27.01.2015).
- Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt: www.grosserrat.bs.ch/ (Stand 07.02.2015).
- Fachhochschule Münster / Universität Stuttgart / ETH
Studio Basel in Kooperation mit dem Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, „Perspektiven für die Hafენareale (Ausstellungswerkstatt zu Visionen, Potenzialen und Zukunftsperspektiven für die Hafенwirtschaft und die Hafенareale der Trinationalen Agglomeration Basel)“, Ausstellungsdokumentation, 2005:
www.ostquai.ch/doku-ausstellhafen/Hafen-Ausstellungsdoku.pdf (Stand 24.11.2014).
- Flyer zur Hafенentwicklung 2020:
http://www.hafen-stadt.ch/fileadmin/user_upload/Flyer_zur_Hafenentwicklung_2020.pdf (Stand 22.12.2014).
- Hafen-Stadt:
<http://www.hafen-stadt.ch/> (Stand 07.02.2015).
- Hafen-Stadt Projektplan 2013-2015:
http://www.hafen-stadt.ch/fileadmin/user_upload/Hafen-Stadt-Projektplan.pdf (Stand 27.01.2015).
- Kanton Basel-Stadt: *Leitfaden zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung in Basel-Stadt*, undatiert.

- http://www.entwicklung.bs.ch/dms/entwicklung/download/stadtteile/quartierarbeit/bs_brosch-mitwirkung_v8_webpdf_barrierefrei.pdf (Stand 07.02.2015).
- Kanton Basel-Stadt: *Verordnung über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung Basel-Stadt*, 2007:
http://www.entwicklung.bs.ch/dms/entwicklung/download/stadtteile/verordnung-ueber-die-mitwirkung-der-quartierbevoekerung_120101.pdf (Stand 18.05.2015).
- Kantons- und Stadtentwicklung Basel-Stadt, Fachstelle Stadtteilentwicklung: www.entwicklung.bs.ch (Stand 07.02.2015).
- Kanton Basel-Landschaft, „Rheinhafen-Vertrag“, 2008:
<http://www.baselland.ch/421-1-htm.301581+M56f00c100a5.0.html> (Stand 22.01.2015).
- MVRDV / Cabane, Philippe / Josephy, Martin, „Entwicklungsvision 3Land – Basel-Stadt, Ville de Huningue, Stadt Weil am Rhein“, 2011:
<http://meida.bvd.bs.ch/3land.pdf> (Stand 11.11.2014).
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, „Hafen Kleinhüningen: Öffnung Klybeckquai im Bereich Dreirosenbrücke bis Wiesendamm“, Medienmitteilung vom 08. November 2011:
<http://www.medienmitteilungen.bs.ch/showmm.htm?url=2011-11-08-bd-002> (Stand 27.01.2015).
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, „Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck. Ausgabenbericht zu den Vorbereitungen zur übergeordneten Entwicklungsplanung (Planungsphase 2013-2014) und Bericht zum Anzug Beat Jans und Consorten betreffend Planung eines bahnbrechenden Ökostadteils am Hafen (P105327)“, 30. Juni 2013:
<http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100376/000000376043.pdf> (Stand 27.01.2015).
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, „Verein Shift Mode übernimmt Zwischennutzung auf dem ExMigrol-Areal“, Medienmitteilung vom 15. April 2014:

<http://www.bs.ch/news/2014-04-15-mm-59386.html> (Stand 05.01.2015).

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, „Regierungsrat setzt dem Wagenplatz ein Ultimatum“, Medienmitteilung vom 27. Mai 2014:

<http://www.medienmitteilungen.bs.ch/showmm.htm?url=2014-05-27-rrbs-001> (Stand 05.01.2015).

Richtplan des Kantons Basel-Stadt:

<http://www.richtplan.bs.ch/> (Stand 07.02.2015).

Sommer, Ulrike / Wiechert, Carolin (Hrsg.), *Lernen von Vauban. Ein Studienprojekt und mehr.* (Durchgeführt von Studierenden an der Fakultät für Architektur der RWTH Aachen University im Rahmen eines studentischen Projektes). Aachen, Februar 2014:

http://www.pt.rwth-aachen.de/files/dokumente/pt_materialien_32.pdf (Stand 27.12.2014).

Stadtteilsekretariat Kleinbasel, „Hafen und Ausgabenbericht: Empfehlungen der Quartiersbegleitgruppe zuhanden der BRK und der Verwaltung, 16. Dezember 2013:

http://www.kleinbasel.stadtteilsekretariatebasel.ch/fileadmin/user_upload/Dokumente/Empfehlungen_BG_Hafen-_und_Stadtentwicklung_def20140116.pdf (Stand 18.05.2014)

Stadtteilsekretariat Kleinbasel, *Mitwirkung der Quartierbevölkerung:*

<http://www.kleinbasel.stadtteilsekretariatebasel.ch/index.php?id=49> (Stand 07.02.2015).

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt (a), „Bevölkerungsstand im November seit 2010“:

<http://www.statistik-bs.ch/tabellen/t01/1> (Stand 05.01.2015).

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt (b), „Wohnfläche 2014“:

<http://www.statistik-bs.ch/thema/umwelt/wohnungsmarkt> (Stand 05.01.2014).

Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt (c), „Kurzportraits 2013: Basler Quartiere und Gemeinden“.
http://www.statistik-bs.ch/thema/quartiere/Portraits.pdf/at_download/file (Stand: 5.2.2015)

Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005:
<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20060954/index.html> (Stand 25.11.2014).

Wagenplatz (a):
<http://www.wagenplatz.ch/chronik/> (Stand 27.01.2015).

Wagenplatz (b):
<http://www.wagenplatz.ch/category/hafen/> (Stand 27.01.2015).

Film, Radio, Fernsehen

SRF Regionaljournal, „Rheinhattan – städtebaulicher Gigantismus oder visionäres Projekt“, Stadtgespräch, 26. November 2012:
http://www.srf.ch/medien/wp-content/uploads/chronik/upload/2012-11-22_Stadtgespr%E4ch-NEU.pdf (Stand 27.01.2015).

Telebasel Report, „Feindbild “Rheinhattan“. Wie Querulanten und Sozialromantiker die Entwicklung im Basler Hafengebiet verhindern wollen“, 09. Januar 2013:
<http://www.telebasel.ch/de/tv-archiv/&id=366815698>
(Stand 11.11.2014).

Telebasel 061LIVE, „Wann räumen Sie den Wagenplatz?“, 27. Mai 2014:
<http://www.telebasel.ch/de/tv-archiv/&id=366862348>
(Stand 05.01.2015).

Autorinnen und Autoren

Reto Bürgin, 1988, Studium der Soziologie, Geografie und Hispanistik, Hilfswissenschaftlicher Assistent am Seminar für Soziologie, Arbeitsschwerpunkt Stadtsoziologie/-geografie.

Petra Huser, 1982, wissenschaftliche Mitarbeiterin der Kantons- und Stadtentwicklung, Fachstelle Diversität und Integration im Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Arbeitsschwerpunkte Migration und Integration. Sie studierte an der Universität Basel Geschichte mit Schwerpunkt Zeitgeschichte, klassische Archäologie und Ethnologie und absolvierte ein Diplom of Advanced Studies in Konfliktanalyse und Konfliktmanagement.

Ueli Mäder, 1951, Professor für Soziologie an der Universität Basel und der Hochschule für Soziale Arbeit, Arbeitsschwerpunkte Soziale Ungleichheit und Konfliktforschung.

Hector Schmassmann, 1948, studierte Ökonomie, promovierte in Soziologie, Lehrbeauftragter an der Universität Basel und der Fachhochschule Nordwestschweiz, Arbeitsschwerpunkte Soziale Differenzierung und Theorien des Sozialen Wandels.

Aline Schoch, 1984, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Seminar für Soziologie der Universität Basel, Forschungsgebiete: Urbansoziologie, Bildungssoziologie, Genderthematik, Konflikt- und Friedensforschung. Aktive Stadtgärtnerin.

Nina Schweizer, 1985, Masterabschluss in Geografie (Major) und Hispanistik, arbeitet derzeit als Teilprojektleiterin beim Planungsamt Basel-Stadt und als Geografielehrerin am Gymnasium Kirschgarten. Seit 2014 ist sie zudem oft als Stadtführerin für Basel Tourismus unterwegs.

Peter Sutter, 1949, freier Mitarbeiter am Seminar für Soziologie. Er studierte in den 1970er Jahren Psychologie und Soziologie in Basel und Zürich und war über 20 Jahre als selbständig Erwerbender in der Gastronomie tätig.

Bücher zum Thema:



Ueli Mäder, Markus Bossert, Reto Bürgin, Simon Mugier, Hector Schmassmann, Aline Schoch, Peter Sutter

Raum und Macht

Die Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit
Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt

Rotpunktverlag, Zürich, 2014.



Nina Schweizer

Wahrnehmung der Hafen-Stadt Basel.

Analyse der Images von Klybeck und Kleinhüningen sowie der persönlichen Einstellungen zur Stadtteilvision im Hafensreal Basel
grin-Verlag, 2014.