**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten
**Band:** 89 (2002)
**Heft:** 05: Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities

**Artikel:** Basel - der Hafen muss weg!
**Autor:** Herzog, Jacques / Hardmeier, René / Schumacher, Fritz
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-66419

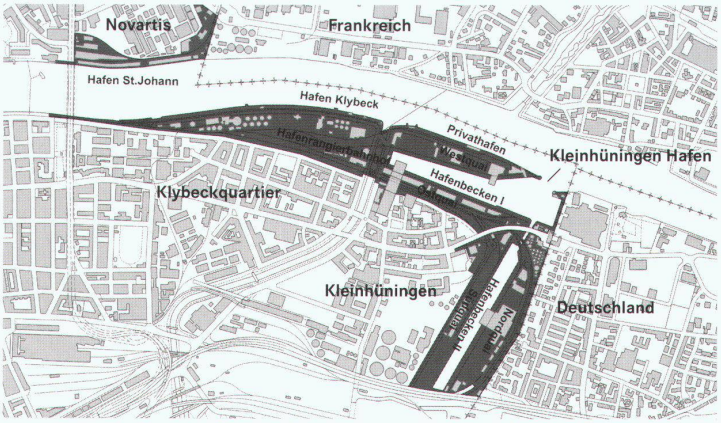
**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern.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

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

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

**Download PDF:** 14.07.2025

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




| 1



**Jacques Herzog**: Architekt in Basel
**René Hardmeier**: Soziologe, Direktor der Rheinschifffahrtsdirektion Basel
**Fritz Schumacher**: Architekt in Basel
**Irma Noseda**: Redaktion «werk, bauen und wohnen», Gesprächsleitung

# Basel – der Hafen muss weg!

**wbw:** Überall auf der Welt werden die Häfen umstrukturiert. An attraktivster urbaner Lage am Meer oder am Fluss entsteht in diesen Städten ein Vakuum. Die meisten packen die Möglichkeit zum Ausbau der Stadt mit ambitiösen Projekten. Auch die Schweiz hat eine Hafenstadt: Basel. Aber in den Hafenarealen von Basel scheint sich nichts zu bewegen. Was blockt? Sind hier andere wirtschaftliche Entwicklungen wirksam? Werden hier keine Areale frei oder fehlt der Wille?

**Hardmeier:** Es blockt gar nichts. Eine Strukturanalyse zeigt, dass Basel vor einer anderen Situation steht als all die Städte mit den bekannten jüngeren Hafenumstrukturierungen. Diese Orte wurden anders genutzt, weil sie als Hafen keine Funktion mehr hatten. Basel hat keine brachliegenden Hafenareale, die zwingend anders genutzt werden müssten. Der Hafen ist mit 8½ Millionen Tonnen Gütern der grösste Umschlagplatz der Schweiz. Wegen verkehrswirtschaftlicher Umstrukturierungen wurden in den vergangenen fünf Jahren sogar einige Gewerbebauten und Umschlagsanlagen neu gebaut. Der Rückbau dieser Anlagen steht nicht zur Diskussion, schon deswegen, weil keine Alternativen zur Verfügung stehen. Die Infrastruktur dieses Logistikplatzes ist von volkswirtschaftlicher Bedeutung für Basel und die Schweiz.

**Schumacher:** Was René Hardmeier sagt, hat eine gewisse Berechtigung und seine Sichtweise entspricht seinem Auftrag: Er ist dafür zuständig, dass dieser grosse Logistikplatz möglichst wirtschaftlich betrieben und vermarktet wird. Gewichtige Teile der Basler Häfen sind jedoch gar keine Häfen mehr, sondern grosse Logistikplätze, die unabhängig von der Lage am Wasser funktionieren und daher aus der Sicht der Stadtentwicklung ein Gebiet blockieren, das legitimerweise auch andere Interessen auf den Plan ruft.

**Jacques Herzog**,* 1950,
Dipl. Arch ETH, seit 1978 in Bürogemeinschaft mit Pierre de Meuron (H&deM) in Basel. Gastprofessuren an der Cornell University, Ithaca / NY, und der Harvard University, Cambridge / MA. Seit 1999 Professur ETH-Studio in Basel. 2001 «Pritzker Architecture Prize» gemeinsam mit Pierre de Meuron. Städtebauliche Studie zur «trinationalen» Stadt Basel, 1991 («Eine Stadt im Werden?»).

**René Hardmeier**, * 1957,
Lic. phil. I, Soziologe. PR-Ausbildung Basler Kaderschule (BKS) und Höheres Wirtschaftsdiplom Fachrichtung Marketing des Verbands Schweize-rischer Handelsschulen (VSH), seit 1992 Direktor der Rheinschifffahrtsdirektion Basel Stadt.

**Fritz Schumacher**, *1950,
Studium der Architektur an der Kunsthochschule Düsseldorf und an der Hochschule bildender Künste Kassel (Abschluss Dipl. Architekt), Studium der Stadtplanung an der Universität GhK Kassel und North-London Poly (Abschluss Dipl. Ing. Stadtplaner). 1979-83 freiberuflicher Planer, 1983-93 Leiter der Stadtplanung in St. Gallen, seit 1994 Kantonsbaumeister von Basel-Stadt.

1 | © Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt



**wbw:** Verbietet sich demnach der Vergleich mit anderen Hafenstädten?
**Schumacher:** Es ist ein Hafen des 20. Jahrhunderts, der nichts gemeinsam hat mit den alten Häfen des 18. und 19. Jahrhunderts, den grossartigen Backstein-Lagerhäusern und einer völlig veralteten Infrastruktur, die in ihrer Gebäudetechnik und -typologie dem Wandel der Logistik nicht mehr standgehalten haben. Damit fehlt in Basel die brachliegende Substanz der Häfen des 19. Jahrhunderts, die umgenutzt werden könnte. Uns von der Stadtplanung hindert das trotzdem nicht, den Wert dieser Areale aus einer anderen Perspektive als jener der rein wirtschaftlichen Verwertung zu sehen und die Attraktivität des Elementes Wasser und die einmalige Lagequalität für andere Nutzungen zu entdecken.

**wbw:** Und die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens?
**Schumacher:** In dieser Beziehung beschönigt René Hardmeier, indem er suggeriert, die genannten Logistikplätze gehörten zum Hafen, will sagen, sie seien auf die Lage am Wasser angewiesen. Heute sind auf diesem Areal mehrere Betriebe angesiedelt, deren Hauptaktivität nicht im Umschlag vom Wasser aufs Land besteht. Vielmehr werden hier Güter konfektioniert, um- und abgepackt, es werden Veredelungen vorgenommen – hafenunabhängige Tätigkeiten im Rahmen der «Just-in-Time»-Transportkette, die genauso gut anderswo stattfinden könnten. Da der Hafen von der öffentlichen Hand betrieben und finanziell unterstützt ist, könnte man sich sogar fragen, ob hier Firmen oder Betriebe zu Unrecht subventioniert werden.

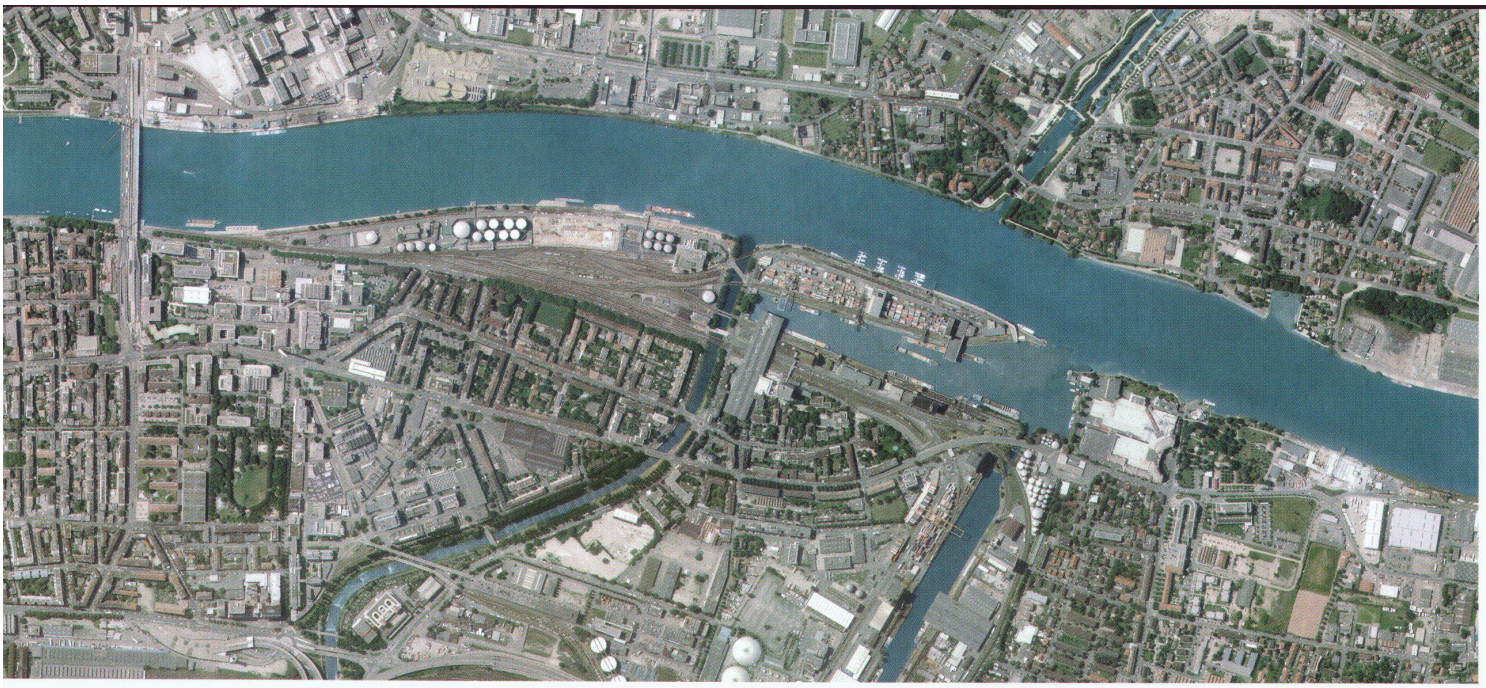
**wbw:** Stadtplaner und Hafendirektor schätzen den Umfang der heute nötigen Hafenfläche offenbar unterschiedlich ein. Wie sieht die Prognose dafür aus?
**Schumacher:** Die Industrie hat bereits umgestellt, macht selbst keine Lagerhaltung mehr; sie ist mobil geworden. Der Transport ist die Lagerhaltung. Die Lagerhaltung ist mobil geworden. Das führt zu einem weiteren Punkt, den ich anders interpretiere als René Hardmeier: Die Just-in-Time-Produktion muss sich auf ein tadellos funktionierendes Transportsystem abstützen können. Die Frage wird aktuell, ob die wegen Naturereignissen nicht immer kalkulierbare Wasserschiene überhaupt noch geeignet ist. Über kurz oder lang werden zur zuverlässigen Lieferung Transportwege oder Umschlagplätze benutzt werden, die vom Hochwasser unabhängig sind. Unter Umständen kann sich dieser Wechsel sehr plötzlich vollziehen.
**Hardmeier:** Ich möchte mich hier nicht auf eine Kritik an den Ausführungen von Fritz Schumacher einlassen, sondern mich an der Diskussion über die Zukunft der Hafenstadt Basel beteiligen. Die architektonischen und städtebaulichen Möglichkeiten, die Fritz Schumacher als Kantonsbaumeister und Jacques Herzog als Architekt in diesen Arealen sehen, anerkenne ich. Doch sind sie in Basel schwerer zu verwirklichen als anderswo.

**wbw:** Was genau ist in Basel schwieriger?
**Hardmeier:** Das generelle Problem besteht in den langjährigen Baurechtsverträgen: sie schaffen Fakten, die wir respektieren müssen und die uns die Hände binden. Wenn wir vorzeitig etwas ändern möchten, ist dies nur in Absprache mit den Unternehmen, die bauberechtigt sind, möglich. Eine enteignungsrechtliche Basis gibt es nicht.

**wbw:** Wenn das stimmt, was Fritz Schumacher schildert, müsste es möglich sein, hafenfremde Nutzungen auszusiedeln, quasi Brache zu schaffen und diese der Wohnstadterweiterung zur Verfügung zu stellen. Könnte sich die Hafenverwaltung nicht für das Projekt des Stadtplaners interessieren?
**Schumacher:** Dass kaum Brachen zu neuer Nutzung frei stehen, hat zu einem guten Teil damit zu tun, dass René Hardmeier seinen Job als Direktor der Hafenverwaltung so gut macht, dass trotz der tief greifenden strukturellen Veränderungen tatsächlich kaum grössere Hafenflächen brachgefallen sind, die den Anspruch anderer Nutzergruppen gerechtfertigt hätten. Mehrheitlich ist der Hafen genutzt, wenn auch, wie gesagt, nicht nur durch hafeneigene Funktionen.

**wbw:** Besteht also ein unauflösbarer Widerspruch zwischen Hafenbewirtschaftung und Stadtplanung, indem im wirtschaftlich erfolgreichen Management von René Hardmeier ein wesentlicher Grund dafür liegt, dass Wohnen im Hafengelände utopisch scheint?
**Herzog:** Der Hafen ist unbestritten ein wichtiges Wirtschaftsstandbein der Stadt. Dennoch muss der Hafen, wie er heute ist, verschwinden. Nicht der Hafen als Institution, sondern der Ort, und zwar auf Grossbasler- wie auf Kleinbaslerseite. Denn Basel ist städtebaulich in einer dramatischen Situation: Die Stadt verliert Einwohner, Basel hat keinen Platz, um sich weiterzuentwickeln. Während der Stadtplaner erfolglos Standorte für neue Wohnungen sucht, könnte man im Hafen mindestens 5000 Wohnungen bauen, Wohnungen an einmaliger Lage am Wasser. Indessen gibt es hier Nutzungen, die irgendwo angesiedelt werden könnten, beispielsweise die Öltanklager. Das ist nicht akzeptabel.

**wbw:** Sie suchen eine Radikallösung zugunsten des Wohnens am Rhein?
**Herzog:** Für das Gedeihen der Stadt ist es nicht eine Frage, ob wir das wollen oder nicht; es ist existenziell wichtig. Und ich möchte aus stadtplanerischer Sicht die Regierung dringend dazu auffordern, mit der Hafenverwaltung zusammen eine Lösung zu su-



| 2

chen, die wirklich in die Zukunft weist und vielleicht trinational ist. Das bedeutet nicht nur, attraktives Wohngebiet auszuweisen, sondern zugleich, einen Hafen der Zukunft zu bauen. Vielleicht kann man schrittweise vorgehen, indem man vorerst nur das Hafenbecken 1 freigibt und das zweite erst zwanzig Jahre später. Der Regierungsrat hat einen schwerwiegenden Fehler gemacht, als er vor kurzem die Baurechtsverträge und Mietverträge im Hafenareal verlängerte, dies ohne eine konkrete Vision für die Zukunft des Hafens mit Basel Stadt, mit Basel Land, mit Deutschland und mit Frankreich.

**wbw:** Welche Rolle spielt dabei die Vision der Trinationalität?
**Herzog:** Die Umnutzung des Hafens ist nicht nur wichtig, weil wir damit auf Stadtboden doppelt so viel Rheinufer bekommen wie bisher. Noch wichtiger ist sie, weil sich im Hafengebiet die schweizerische, die französische und die deutsche Stadt Basel berühren. Wir sind eine trinationale Agglomeration von 700 000 Einwohnern. Das Zusammenwachsen mit Deutschland und Frankreich ist unausweichlich; darin liegt auch die Zukunft der Stadt. Und das Wohnen am Hafen ist nicht zuletzt deshalb so drängend, weil Wohnen die Nähe zu den französischen und den deutschen Nachbarn unvergleichlich stärker herstellt, als Hafenfunktionen und anderes Gewerbe dies können. Nur wenn es Basel gelingt, die Trinationalität zu leben, die Quartiere auch städtebaulich miteinander zu verbinden, kann das Potenzial dieses Trendgebiets ausgeschöpft werden. Dann entsteht eine Stadt von einer Dichte und Lebendigkeit, die mit Zürich konkurrieren kann. Gelingt das nicht, versinkt Basel mit seinem Hafen in der Provinzialität. Die Zukunft von Basel ist mit dem Hafen verbunden; dafür müssen wir eine Vision entwickeln, und diese müssen wir mit Jahreszahlen festlegen.
**Schumacher:** Als Architekt denkt Jacques Herzog natürlich an die Attraktivität der Neu- und Umstrukturierungsflächen am Fluss. Doch wenn sich im Hafen etwas verändert, darf nicht nur die vorderste Schicht am Wasser konsumiert werden. Als Stadtplaner denke ich zu allererst an die dringende Notwendigkeit, das Quartier, das hinter dem Hafen liegt, aufzuwerten. Zum Beispiel das Quartier Klybeck, das durch die Hafenbahn rigoros vom Rhein getrennt ist. Wir müssen feststellen, dass Schweizer und Schweizerinnen dort nicht mehr wohnen wollen, obwohl hundert Meter südlich davon der Rhein fliesst. Dieses benachteiligte Quartier an den Rhein zu bringen, wäre wirkliche Stadtentwicklung. Primär muss demnach Durchlässigkeit, eine Art Tiefenwirkung für das Quartier dahinter erreicht werden. Entsteht auch vorne am Ufer Wohnen, umso schöner.
**Herzog:** Quartierentwicklung in Ehren, aber die Stadt Basel muss an den Rhein mit einer urbanen Architektur, die bis ans Wasser reicht. Basel braucht eine Riviera, und die Insel des Dreiländerecks mit dem Hafenbecken wäre eine Riviera. Man müsste keinen Vergleich scheuen mit Städten am Wasser wie Barcelona oder Montevideo, wo auch Hafengebiete umgenutzt werden.
**Hardmeier:** Grundsätzlich finden Sie in mir keinen Gegner dieser Argumente. Sie dürfen aber die grundlegend anders ausgerichtete Rechtslage nicht aus den Augen verlieren. Und Sie müssen sehen, dass es Interessenten und Interessen gibt, die in eine andere Richtung weisen. Aufgrund der bindenden Verträge sehe ich nicht, dass wir innerhalb der nächsten zwanzig Jahre eine Situation schaffen, die Ihren Vorstellungen entgegenkommt.
**Schumacher:** Das Fortschreiben der Baurechtsverträge, diese unselige Mechanik, dass die Verträge immer wieder verlängert werden ohne Entscheidung, wird sich endlos wiederholen, wenn die Verantwortlichen keine Visionen haben.
**Herzog:** Konkrete Visionen sind auch nötig, damit man beurteilen kann, wieweit Investitionen noch einen Sinn machen oder nicht.
**Hardmeier:** Natürlich kann man ausserdem Verhandlungen suchen. Doch wissen Sie nur zu gut, dass die von der Hafenwirtschaft getätigten Investitionen nicht einfach rückgängig gemacht werden können. Es geht um ein Investitionsvolumen in dreistelliger Millionenhöhe. Als Vertragspartner muss die Hafenverwaltung Abschreibungszeiten respektieren. Diese klaren zeitlichen Fristen bestimmen die gesamte Planung.

**wbw:** Wie also sieht die zeitliche Vertragslage in den einzelnen Hafengebieten aus?
**Hardmeier:** Auf der Westinsel beispielsweise gelten die Verträge bis 2029, in allen übrigen Hafenteilen bis 2049.

**wbw:** Das ist ja bereits das Zeitalter unserer Urgrosskinder! Es gibt also gar keine Bereiche im Basler Hafen, die nicht weitere dreissig oder gar fünfzig Jahre lang blockiert sind?
**Hardmeier:** Keine. Alles ist blockiert. Möchte man eine Änderung herbeiführen, muss man mit den Baurechtsnehmern diskutieren, die bereit sind, auf Verhandlungen einzutreten. Vergessen Sie aber nicht, dass wir vor enormen Kosten stehen, wenn man von diesen einen Rückzug erwirken will.

| 3

2 | Rheinhafen, 31. Juli 2001, © Grundbuch- und Vermessungsamt Basel-Stadt

3 | Hafen Klybeck, © H&deM



**wbw:** Welchen Spielraum gibt es denn aus der Sicht der Hafenverwaltung überhaupt noch?
**Hardmeier:** Was erwarten Sie von mir? Ich bin nicht der Hafenliquidator, ich bin der Hafenchef.
**Schumacher:** Ich kenne Ihren Auftrag, Sie kennen meinen, und wir müssen feststellen, dass diese beiden sehr schwer auf die gleiche Ebene zu bringen sind.
**Hardmeier:** Dass ich für die Ideen der Stadtplanung Hand biete, wenn ich eine Möglichkeit sehe, habe ich in den vergangenen Monaten bezüglich einer möglichen Veränderung im Hafen St. Johann bewiesen. Weil auch dort langfristige Verträge bestehen, habe ich den Weg über Verhandlungen vorgeschlagen.

**wbw:** Es geht um eine Masterplanstudie von Novartis. Darauf kommen wir noch zu sprechen. Reden wir vorerst noch konkreter über die begehrte Insel: Jacques Herzog ist fasziniert von der Situation am Wasser und den Gewerbegebäuden in dieser Industriezone. Ist es denkbar, dass das Architekturbüro H&deM mit seinen 120 Mitarbeitern auf die Westinsel zieht?
**Herzog:** Wir haben tatsächlich überlegt, unsere Ateliers trotz mangelnder Erschliessung ins so genannte Betonhaus am Rhein zu verlegen. Leider erwies sich dieses aber als zu klein. Eine solche «Anfangssaat» wäre gut für die Insel. Keinesfalls sollte man Tabula rasa machen und ein ganz neues Quartier hinstellen. Das Vorhandene ist faszinierend und wird in einer guten Mischung mit Neuem die Attraktivität des Ortes steigern.
**Schumacher:** Die Westinsel ist heute nicht das Herzstück des Hafens, und vorne an der Spitze gibt es bereits ein Restaurant. Was wäre nun dagegen einzuwenden, wenn sich auf dieser Insel neben den Hafennutzungen langsam eine Inselkultur herausbilden würde, etwas, das wie ein zweites Standbein dieses Hafengebietes sein könnte?
**Hardmeier:** Wir haben bereits über die Westinsel diskutiert miteinander, und es war nicht zuletzt das Planungsamt selbst, das die zonenplanrechtliche Unvereinbarkeit einer Umnutzung fürs Wohnen feststellte.
**Schumacher:** Die Schrittmacher-Nutzung müsste nicht Wohnen sein.
**Herzog:** Wenn man an diesem Ort in Neubauten investiert, sind das logischerweise Wohnbauten. Ist Wohnen hier wirklich unmöglich?
**Schumacher:** Das Umweltgesetz ist sehr sperrig bezüglich Nichtverträglichkeit von Wohnen und Industrie. Hafen ist Industrie und kann zeitweise sehr laut sein. So ist es planerisch inkompatibel, dass das Ostquai am Becken 1 für den Hafen genutzt wird und das Westquai gegenüber zum Wohnen. Ein Ausweg aus dem Dilemma könnte sein, das Lärmproblem mit architektonisch-städtebaulichen Mitteln auf der Insel selbst zu lösen. Man kann entlang dem Westquai einen Schutz gegen das laute Ostquai aufbauen. Am besten baut man keine Wohnfront, sondern operiert mit Einsprengseln zwischen den bestehenden Bauten, Neubauten, die selbst auf die Nachbarschaft reagieren und eine Unempfindlichkeit zur Lärmseite hin herstellen.
**Hardmeier:** Gegen solche Pläne habe ich nichts einzuwenden. Man muss aber mit den Vertragsinhabern verhandeln.
**Schumacher:** Einzelne Baurechte wären demnächst fällig gewesen. Vor etwa fünf Jahren sind sie verlängert und Baurechte auf der Insel vertraglich synchronisiert worden: ein Dolchstoss für solche schrittweisen Eintritt-Szenarien.
**Hardmeier:** Vom Faktum der Verträge und ihren Zeiträumen muss man ausgehen. Wird man dann handelseinig, ist eine Umnutzung wohl auch politisch möglich, besonders, wenn man in relativ engen Nischen beginnt.
**Herzog:** Der Weg ginge dann so: Zuerst löst man die Mietverträge auf, dann entscheidet man, welche Gebäude aus städtebaulichen Gründen erhalten und umgenutzt werden sollen, und dann schafft man eine Struktur, die am Westquai Gewerbe und Wohnen mischt.
**Hardmeier:** Sprechen Sie mit den Inhabern der Baurechtsverträge! Alles geht über das Geld.
**Schumacher:** Angenommen, dieses Szenarium gelingt, stossen wir auf ein nächstes Problem: das neue Leben auf der Insel wird durch die davor liegenden Geleise der Hafenbahn von der Stadt völlig abgeschnitten sein.
**Hardmeier:** Wenn die Westinsel nicht mehr Hafen ist, sind die Geleise dort obsolet. Da ich daran interessiert bin, dass die Areale des Hafens möglichst grosse Einnahmen generieren, mache auch ich mir Gedanken, wie ich anstelle der fünf, sechs überflüssigen Abstellgleise Gewerbebauten errichten könnte.
**Herzog:** Aber nicht an bester Lage, wo Wohnen wie in Amsterdam möglich ist! Hier wird sich eine ganz andere Bewohnerschaft einfinden: Wohnen für Familien mit Bezug zum Wasser; loftartiges Wohnen in Wohntürmen, das ein wenig Lärm und Industriebau verträgt. Gewerbe ist gut als Übergangslösung; da hinein kann man dann schrittweise Wohnen einpflanzen.

**wbw:** Wir haben nun die Situation auf der Westinsel beleuchtet. Wenden wir uns doch auch den Gleisfeldern des Hafenbahnhofs Kleinhüningen zu, die eine riesige Fläche von über 100 000 m² belegen und sich auf einer Länge von 1 500 m von der Wiesemündung bis zur Dreirosenbrücke erstrecken. Könnte diese Nutzung zu Bahnzwecken nicht zu einem Politikum werden?
**Schumacher:** Wenn man hier wenigstens die Durchlässigkeit vom Quartier zum Rhein erreichen könnte!
**Herzog:** Du willst doch hier nicht etwa eine Grünanlage bauen. Wir brauchen städtisches Wohnen.
**Schumacher:** Lesen wir den Stadtgrundriss, finden wir entlang dem Rhein eine Anzahl von Grünanlagen, die den Bezug der Quartiere und die Zugänglichkeit sicherstellen. Die Stadt braucht diese Durchlässigkeit. Im umgenutzten Hafenareal müsste die Kette von kleinen Rheinuferpärken unbedingt weitergeführt werden. Übergeordnetes Ziel ist es, dass ein Netz von Freiräumen entsteht, das nicht nur einen Zugang zum Wasser schafft, sondern auch bis in die «langen Erlen» weiterführt.



**Herzog:** Wenn die sehr dichten Quartiere gegen den Rhein ihre Fortsetzung finden und sich hier vielleicht mit grosser Körnung auflösen und zugleich dem Rhein entlang eine Skyline bilden, kann diese durchaus durchgrünt sein. Denn so entsteht nicht bloss ein neues Quartier mit 5 000 Wohnungen. Es passiert viel mehr: Es wird eine Erneuerung der Stadt sein, weil das Neue zusammen mit der Umnutzung des Bahnareals in die bestehenden Quartiere im Norden, St. Louis, Huningue und Weil, hinein greift.
**Schumacher:** Für die Zukunft der Westinsel waren wir soeben sehr kreativ: Wir haben herausgefunden, dass wir dort eine Strategie der «Einsprengsel» einschlagen können. Welches wäre nun die richtige Strategie, um das Dilemma der Barriere zwischen Klybeckquartier und Wasser zu lösen? Gibt es vielleicht auch hier einzelne Schritte, die schliesslich zu einer ganzheitlichen Lösung führen können?
**Hardmeier:** Salamitaktik geht hier nicht, hier braucht es eine Gesamtlösung, denn 60%–70 % des Hafenverkehrs laufen über die Schiene. Auch ich hätte Interesse an einer wirtschaftlich besseren Nutzung des Gleisfeldes, auch wenn heute der Payback unternehmerisch gesehen einigermassen stimmt. Zumindest könnte man mehr daraus machen. Die SBB beginnt zur Zeit damit, ihre Güterlogistik auf dem Areal der Deutschen Bahn AG neu aufzubauen. Es wäre daher sinnvoll, von der SBB untersuchen zu lassen, wieviel Geleise künftig auf dem Hafenareal noch benötigt werden, welche Alternativen möglich sind und ob die Rangierdienstleistungen zugunsten des Hafens teilweise territorial ausgelagert werden könnten, beispielsweise ins Areal der Deutschen Bahn AG.
**Schumacher:** Wunderbar, dass René Hardmeier auch aus seiner Perspektive auf dem gleichen Areal Handlungsbedarf sieht! Diese Ausgangslage ist ganz neu. Ausserhalb des Verwaltungs-Alltags ist dies dank wbw plötzlich möglich geworden.

**wbw:** Die Gleisanlagen sind also nicht unverrückbar. Umso besser für Jacques Herzog, der auch nach dem Filetstück am Klybeckquai schielt. Wie stellt sich dort die Vertragssituation dar?
**Hardmeier:** Auch die Unternehmungen dort, beispielsweise Migrol, haben langfristige Verträge. Die Firma Gondrand ist zur Zeit am Bauen.
**Herzog:** Es ist natürlich ein Unsinn, dass am Klybeckquai gebaut wird. Dessen ungeachtet ist es wichtig, dass die Geleise zwischen dem Quartier Klybeck und dem Wasser aufgehoben werden und dass die gefährlichen Öltanks vom Quai wegkommen.
**Hardmeier:** Die Öltanks werden nicht von alleine weggehen!
**Herzog:** «Wohnen statt Öltanks» – das braucht einen politischen Entscheid. Die Neugestaltung des Hafenareals in Teneriffa (siehe S. 35ff) hat sich auch nicht von selbst ergeben. Die Stadtplaner und wir Architekten haben die Aufgabe, Visionen zuhanden der Regierung zu entwickeln. Eine Regierung, ja sogar die offiziellen Planungsämter sind heute mit Alltagsarbeit und politischem Gehorsam so sehr gebunden, dass kein Raum für etwas Neues, Zukünftiges übrig bleibt. Der Stimulus von aussen ist unabdingbar geworden.

**wbw:** Wir haben bisher viel von den blockierenden Sachzwängen einerseits und von fern liegenden Visionen andererseits gesprochen. Zur Zeit beginnt sich indes auf dem Novartis-Gelände und dem davor liegenden Hafen St. Johann etwas zu bewegen. Es geht um die erwähnte, noch nicht veröffentlichte Masterplanstudie von Vittorio Magnago Lampugnani für einen «Campus des Wissens». Der Chemiegigant will das bisherige Produktionsgelände mit einer Neubebauung in ein firmeneigenes Forschungszentrum überführen. Die Studie, die Sie kennen, die wir aber leider in wbw noch nicht veröffentlichen dürfen, ersetzt die Hafenbauten des Rheinhafens St. Johann längs des Novartisgeländes durch einen Grünstreifen. Wie beurteilen Sie diesen Vorschlag?
**Herzog:** Dass die Campusüberbauung mit einem grünen Feld umgeben ist, nehme ich nicht so ernst. Auf das Gebiet des Hafens hat der Masterplan von Novartis keinen Einfluss. Wenn man den Hafen hier aufheben kann, muss man unbedingt die Möglichkeit nutzen, die Uferzone mit Türmen zu bebauen, in denen auch Wohnen Platz findet. So kann die Stadt auch atmen. Wie auch immer der Novartis-Masterplan aussehen wird (der Bauherrschaft sollte allerdings ausgeredet werden, auf die vorgeschlagene Einheitshöhe einzugehen), die Überbauung wird aus Sicherheitsgründen eine Gated Area, eine Insel in der Stadt, bleiben. Nach dem 11. September 2001 erst recht.
**Schumacher:** Auch wenn ich die Idee eines Campus sehr gut nachvollziehen kann, bin ich nicht der Meinung, dass dieser Typus der «Anlage im Grünen» an diesem Ort in seiner Radikalität für die konsequente Freihaltung des Rheinufers notwendig ist. Es kann keine Antwort auf diese Situation sein, dass man das Vorgelände des Campus freilegt. Das gilt auch für den Anschluss des Geländes an die Dreirosenbrücke, eine der bedeutenden Brücken der Stadt. Unser Konzept sieht vor, dass die Orte an den Brücken durch wichtige Institutionen öffentlich besetzt werden.
**Hardmeier:** Meines Wissens hat Novartis gar nie signalisiert, dass sie hohe zweistellige Millionenbeträge zur Freilegung des St. Johann-Hafens freistellen würde. Ich betone aber nochmals: Von der Hafendirektion aus sind wir für die Diskussion bereit, vorausgesetzt, man bezieht die harten Fakten der Vertragslagen ein. Das wollen wir jetzt ein erstes Mal beim Hafen St. Johann versuchen.

**wbw:** Eine letzte Frage noch: Wenn Sie Ihre Kompetenz erweitern könnten, in welcher Richtung würden sie aktiv?
**Hardmeier:** Nicht ich, sondern die Politik sollte ihre Kompetenzen neu definieren. Sie sollte sich weniger vom Wohnen leiten lassen und sich stärker zugunsten gewerblich-industrieller Entwicklungen engagieren.
**Herzog:** Die Frage des zeitgenössischen Wohnens stellt sich immer, und heute kann diese mit der trinationalen Stadt im Hafen eine zukunftsweisende Antwort finden. Ich wünsche mir nur die Kompetenz, in noch zu schaffenden Gremien mitzudiskutieren, denn die Frage soll nicht länger getrennt von den Hafenbetreibern, der Stadt und den Privaten, sondern gemeinsam vorangetrieben werden.
**Schumacher:** Ich würde ein Joint-venture mit Herrn Hardmeier machen, in der klaren Erkenntnis, dass wir nur in der intensiven gemeinsamen Behandlung der Probleme die Hafenzukunft planen können. Das Gespräch heute war so konstruktiv, dass sich das wunderbare Gefühl einstellt: Handeln wird möglich!