

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



LEARNING FROM BASEL

Der Umgang mit dem öffentlichen Außenraum in Gründerzeitquartieren



DIPLOMARBEIT

LEARNING FROM BASEL

Der Umgang mit dem öffentlichen Außenraum in Gründerzeitquartieren

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung von:

Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil. **Angelika Psenner**

E260 01 Städtebau und Entwerfen
eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Mario Saurer 11701819
Amsoldingen, 28. Oktober 2020

ABSTRACT

Wien wurde 2019 von der internationalen Beratungsagentur Mercer zum zehnten mal in Folge als Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität eingestuft. In Bezug auf den öffentlichen Außenraum besteht in gründerzeitlichen Vierteln jedoch ein nicht zu unterschätzendes Verbesserungspotential: Die Straßenzüge werden zu einem Großteil vom Autoverkehr beansprucht, sei es als Fahrbahn oder als Parkplatz. Dem gegenüber stehen den Fußgänger*innen meist nur schmale Gehsteige zur Verfügung, was die Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt. Oft ist zu beobachten, dass freiwillige Aktivitäten, wie sie Jan Gehl in seinem Buch *Leben zwischen Häusern* definiert, nur beschränkt stattfinden können. Die hohe Leerstandsrate im Erdgeschoss und dessen mangelnder Bezug zum Außenraum führt weiter dazu, dass der Straßenraum seiner Position als Ort der Begegnung kaum gerecht wird.

In dieser Arbeit geht es darum, anhand existierender Beispiele nach Lösungen zu suchen, um den aktuellen Zustand des Straßenraums gründerzeitlicher Viertel zu verbessern. Ziel dieser Ermittlungen sind angemessene, praktikierbare Wege zu finden, um den Straßenraum und die Erdgeschosszone zu beleben. Mittels verkehrsberuhigender Maßnahmen und gezielter Eingriffe soll sich die Straße als ein Ort der sozialen Interaktion etablieren und so auch weniger belebte Teile der Stadt attraktivieren, jedoch auch mit kritischem Blick auf die drohende Gentrifizierung. Als Modell habe ich mich für die Stadt Basel entschieden, einerseits auf Grund des vorbildlichen Umgangs mit dem öffentlichen Straßenraum, andererseits auch wegen meinen Bezügen zu dieser Stadt durch mein vorangegangenes Studium. Selbstverständlich lässt sich Basel bezüglich der Stadtgröße nicht mit Wien vergleichen. Einzelne Viertel jedoch weisen durchaus Parallelen auf, sowohl in städtebaulicher als auch in demografischer Hinsicht. Zudem ist Basel ein gutes Beispiel der „Stadt der kurzen Wege“, wo eine Grundversorgung nahezu aller Haushalte in Gehdistanz liegt. Hauptsächlich befasse ich mich in Basel mit den zwei Quartieren Matthäus und Gundeldingen, beide sozial und kulturell sehr durchmischte Stadtteile, welche zwischen 1880 und 1900 für Arbeiter*innen der Chemieindustrie und

der Eisenbahn gebaut wurden. Durch den hohen Ausländer*innenanteil und die geschlossene Blockrandbebauung weisen beide Stadtteile wesentliche Merkmale auf, die beispielsweise in Ottakring, Hernals und Favoriten auch zu finden sind.

Die Arbeit ist keine reine Analyse, sondern zieht durchaus auch Schlüsse, um Straßenräume in Gründerzeitquartieren attraktiver zu gestalten und die Straße der Bevölkerung wieder als Treffpunkt und Lebensraum anzubieten.

In 2019, Vienna was rated to the city with the highest life quality the 10th time in a row by the international consulting agency Mercer. Nevertheless, there is an underestimated potential for improvements of the public outdoor space in quarters built in the period of promoterism, also known as Gründerzeit. The central issue is that their small roads are heavily used by car traffic and for parking. In contrast, pedestrians can usually only use narrow sidewalks which greatly affects the quality of their stay. It can often be observed that voluntary activities, as defined by Jan Gehl in his book „Life Between Houses“, can only take place to a limited extent. The high vacancy rate on the ground floor and its lack of reference to the outside further causes the street space to not satisfy as a public area.

In this context, possible solutions addressing these problems were searched for by investigating the well performing existing examples of public space in the city of Basel. These existing solutions were analysed to find appropriate, practicable ways to enliven the street space and the ground floor zone of the Gründerzeit quarters in Vienna. Basel was chosen as a model because its exemplary way to deal with the public street space on one hand and my personal connections through my previous studies on the other. Of course, Basel cannot be compared with Vienna in terms of city size. However, individual quarters show parallels regarding urban planning and demography. In addition, Basel is a good example of the „city of short distances“ where a basic supply of almost all households can be reached within walking distance. In Basel, I mainly analyzed the two quarters Matthäus and Gundeldingen, both socially and culturally very mixed districts, which were built between 1880 and 1900 for workers in the chemical industry and the railways. Due to the high proportion of foreigners and the dense block structure, both districts have essential features that for example also can be found in Ottakring, Hernals and Favoriten.

Towards this end, a detailed analysis of street spaces in Basel was carried out which was used as a basis to draw conclusions and bring up possible interventions to implement into the street spaces in the Gründerzeit quarters in Vienna. In view of the proceeding gentrification, these found interventions together with traffic calming measures have the potential to help the street to establish itself as an attractive place of social interactions and life.

INHALTSVERZEICHNIS

Abstract 2

Inhaltsverzeichnis 4

Forschungsfrage 6

1 Einleitung 9

- 1.1 Motivation 10
- 1.2 Wieso Basel? 12
- 1.3 Das Stadtparterre 14

2 Kontext 17

- 2.1. Die Städte Wien und Basel im Vergleich 18
- 2.2. Geschichte und Stadtentwicklung Basel 24
- 2.3. Geschichte und Stadtentwicklung Wien 36
- 2.4. Merkmale der gründerzeitlichen Stadt 42

3 Ausgangslage 47

- 3.1 Die Stadt als Lebensraum des Menschen 48
- 3.2 Die Straße als Ort der Begegnung 52
- 3.3 Die Verkehrsberuhigung - Geschichte 58
- 3.4 Die Verkehrsberuhigung - Formen 62
- 3.5 Bisherige Maßnahmen in Basel 68
- 3.6 Bisherige Maßnahmen in Wien 78

4 Analyse 1 85

- 4.1 Betrachtungsperimeter 86
- 4.2 Charakteristik 91
- 4.3 Straßenquerschnitte in Wien und Basel im Vergleich 104

5 Analyse 2 109

- 5.1 Analyse bestehender Straßen- und Platzräume in Basel 110
 - 5.1.1 Bärenfelsenstrasse 112
 - 5.1.2 Matthäusstrasse 116
 - 5.1.3 Erasmusplatz 120
 - 5.1.4 Gempenstrasse 124
 - 5.1.5 Tellplatz 128
- 5.2 Bewertungen nach Jan Gehl 132
- 5.3 Strukturell verwandte Räume in Wien 136
- 5.4 Interview mit dem Basler Regierungsrat Hans-Peter Wessels 138

6 Szenarien 147

- 6.1 Analyseergebnis 148
- 6.2 Lösungsansätze für lebenswertere Straßenräume 151
- 6.3 Verbesserungspotenziale für Basel 156
- 6.4 Conclusio 158

7 Anhang 161

- 7.1 Literaturverzeichnis 162
- 7.2 Internetquellen 165
- 7.3 Bildquellen 167
- Dank 169

FORSCHUNGSFRAGE

Wie kann der Straßenraum gründerzeitlicher Arbeiter*innenviertel in Wien anhand der Analyse von gebauten und geplanten Beispielen der Stadt Basel lebenswerter gestaltet werden?



1 EINLEITUNG

1.1 Motivation 10

1.2 Wieso Basel? 12

1.3 Das Stadtparterre 14

1.1 MOTIVATION

1.1.1 Im Haus wohnen wir, in der Stadt leben wir

Städte faszinierten mich schon immer. Seit Kindesalter wollte ich die Umgebung, in der wir uns aufhalten, mitgestalten. Meine ersten Erinnerungen habe ich von Spaziergängen zwischen alten Gemäuern. Fast so lange, wie ich mich überhaupt zurückerinnern vermag, bestand mein Ziel Architekt zu werden. In kindlicher Naivität wollte ich damals nicht nur Gebäude, sondern ganze Städte gestalten. Die ersten beruflichen Schritte widmeten sich dann doch dem Haus. Nach meinem Bachelorstudium in Architektur und sechs Jahren Berufserfahrung in einem Architekturbüro, fasste ich den Entschluss, wieder an die Thematik der Stadt anzuknüpfen. Nach wie vor bestimmt der Raum stärker mein räumliches und ästhetisches Empfinden als das Objekt.

Es ist die Straße, auf der wir uns bewegen, es ist der Platz, an dem wir uns verabreden und es ist die Stadt, welche wir als Reiseziel wählen. Der Raum zwischen den Gebäuden ist viel mehr als der Abstand, der die Gebäude voneinander trennt. Viel mehr als eine ungeplante, zufällig geformte Leere. Doch leider musste ich feststellen, wird genau dieser Raum sehr oft vernachlässigt und selten intentional als Raum geplant. Die Motivation, mich mit dem Forschungsgegenstand Stadt auseinanderzusetzen, liegt auch darin, dass ich persönlich den Lebensraum des Menschen genau in jenem Zwischenraum sehe, während ich dem Haus eher die Bedeutung als innerste Zufluchtsstätte zuschreibe: Im Haus wohnen wir, in der Stadt leben wir; Stadt bedeutet Lebensraum, Lebensraum bedeutet Zwischenraum.

Der Südschweizer Architekt Mario Botta mag diesbezüglich ähnlicher Auffassung sein, in seiner Schrift *Ethik des Bauens* sagt er: „Die Stadt ist das Haus des Menschen, der Ort, wo der Mensch als Sozialwesen Umgang mit seinesgleichen hat“.¹ In meiner Zeit in Wien hab ich festgestellt, dass diese Stadt zwar außerordentlich lebenswert ist, in ihren dicht bebauten Gründerzeitvierteln, vor allem in jenen außerhalb des Gürtels, in den ehemaligen Arbeiter*innenviertel, jedoch

ein klarer Mangel an Aufenthaltsqualität vorherrscht: Es ist nicht das glänzende Wien des Tourismus, es ist das Wien, in dem gewohnt wird, das alltägliche Wien der Einwohner*innen Ottakrings, Favoritens oder Meidlings. Straßen werden vom ruhenden und fahrenden Verkehr beherrscht - was übrig bleibt ist ein schmaler Gehsteig für die Fußgänger*innen. Orte des Aufenthalts, des Austausches und des Spiels, finden sich im Straßenraum jener Viertel nur vereinzelt. Im Gespräch mit Bewohner*innen erfuhr ich, dass es kaum möglich ist, Kinder draußen spielen zu lassen, dass es aber auch sonst kaum Interaktionen in der unmittelbaren Nachbarschaft gibt, weil schlicht der Raum dazu fehlt: der Faktor Mensch steht hinter dem des Autos. Hermann Knoflacher sagte in einem Interview: „Die Entscheidungen werden in der Praxis zugunsten des Autos getroffen, aber nicht zugunsten der Kinder, zugunsten der Frauen, zugunsten der Zukunft, zugunsten der Umwelt. Wo eigentlich Kinder spielen sollten - und das war ja noch vor 50 Jahren auch in Wien der Fall -, stehen heute Autos herum, rasen Autos“.²

Nachbarschaftliche Sozialräume in ähnlichen Kontexten sind aber zum Beispiel in der Schweizer Stadt Basel durchaus existent und werden von der Bevölkerung auch entsprechend angenommen.

Der Haupttitel *Learning from Basel* steht inhaltlich nicht im Zusammenhang mit dem bedeutenden Werk über Las Vegas von Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour, sondern wörtlich mit dem Lernprozess, wie eine Stadt von einer anderen mit ähnlichen Rahmenbedingungen lernen kann. Dieser Lernprozess, bestehend aus dem Ermitteln vorhandener Potentiale analoger Situationen und deren Adaption auf den entsprechenden Kontext, ist meines Erachtens der Indikator einer gesunden und fortschrittlichen Stadtentwicklung. Wenn sich in einer Stadt eine Vorgehensweise bewährt, kann sie womöglich auch in einer anderen angewendet werden. Das Selbe gilt natürlich auch bei der Vorbeugung vor Fehlern und Entwicklung von Lösungen.

Auf Grund dieser Einsichten baute ich meine Forschungsfrage auf: „Wie kann der Straßenraum gründerzeitlicher Arbeiterviertel in Wien anhand der Analyse von gebauten und geplanten Beispielen der Stadt Basel lebenswerter gestaltet werden?“

1.2 WIESO BASEL?

Das Stadtparterre Wien befasst sich nicht nur mit der österreichischen Hauptstadt, sondern vergleicht diese auch mit anderen Städten. So gab es bisweilen schon Arbeiten über Rom, Prag, Budapest, Linz, Berlin und Zagreb. Als weiterer Baustein in diesem Netzwerk kommt nun Basel hinzu. Obwohl sich die Städte hinsichtlich ihrer Größe unterscheiden (siehe Kapitel 2.1.3), lassen sich dennoch diverse Parallelen finden: Dies wird vor allem in den Blockrandbebauungen deutlich, von denen in Basel verhältnismässig zur Fläche eine beachtliche Anzahl zu finden sind.

Neben den Blockrandbebauungen gibt es weitere Indikatoren, die dazu führten dass ich Basel vergleichend herbeiziehe. Ein Vorteil dabei ist sicherlich auch die Tatsache, dass ich mit Basel nicht nur als Architekturstudent langjährige Erfahrungswerte verbinde: So interessierte mich die Stadt Basel als Schweizer Hochburg der Architektur- und Kunstszene schon seit jeher. Bemerkenswert ist, dass es kaum eine andere Stadt in dieser Größenordnung mit einer höheren Dichte an namhaften Architekturbüros und einer vielfältigeren Kulturszene gibt. Basel, auch „Weltstadt im Kleinformat“ genannt,³ bildet unterschiedliche urbane Gesellschaften mit verhältnismässig überraschend wenig Dichtestress komprimiert ab. Persönlich schätze ich den vermeintlichen Widerspruch, dass alles auf engstem Raum und dennoch ganz entspannt in angenehmer, nahezu wohnzimmerartiger Atmosphäre erlebbar ist. Dieser vermeintliche Kontrast von größter Dichte kombiniert mit wohnzimmerartiger Atmosphäre war das, was ich später in Wien etwas vermisst habe. Daraus resultierte die Frage, woran dies doch liegen könnte, und ob das vorhandene Potential Basels nicht auch für Wien fruchtbar gemacht werden könnte. Resümierend möchte ich festhalten, dass mich die Stadt Basel als Ort der Vielfalt fasziniert.

Ein weiterer Grund, der für einen Vergleich zwischen Basel und Wien spricht, ist wie schon erwähnt, die Tatsache dass Basel als eine der wenigen Schweizer Städte eine relativ große Zahl geschlossener Blockränder aufweist.⁴ Morphologie und Dichte ist jener der Wiener Arbeiter*innen-vierteln (Favoriten, Ottakring, Hernals)

unter allen Schweizer Städten am ähnlichsten; selbst die Straßenbreiten sind nahezu identisch. Als weiterer nennenswerter Grund ist der in beiden Städten vorhandene, relativ hohe Ausländer*innenanteil.

Der zentrale Grund, der für eine Vergleichende Gegenüberstellung der Städte Basel und Wien spricht, ist der baselstädtische Umgang mit dem öffentlichen Straßenraum. So verfolgt Basel schon lange eine Philosophie des Straßenraums als Ort der Begegnung.⁵ Diese Philosophie wurde nicht nur konzeptuell umgesetzt, sondern von der Bevölkerung auch angenommen, was sich darin zeigt, dass das Leben „zwischen den Häusern“ sehr verbreitet ist und von der Bevölkerung angenommen wird. Demgegenüber kann man kontrastierend die Wiener Arbeiter*innenviertel herbeiziehen, deren Straßenraum plakativ formuliert kaum einer anderen Nutzung als dem Abstellen und Fahren von Autos zusteht.

Durch die Analyse des öffentlichen Raums in Basel möchte ich dahingehend Erkenntnisse gewinnen, in wie weit das „Basler Modell“, im Sinne von Dichte mit wohnzimmerartiger Atmosphäre, sich auch auf Wien übertragen lässt.

1.2.1 Anmerkung zur Rechtschreibung

Auf Grund unterschiedlicher grammatikalischer Regelungen in der Schweiz und Österreich, insbesondere bezüglich des Eszett (ß), wird folgendermaßen vorgegangen: In allgemeinen Texten wird die in Österreich übliche deutsche Rechtschreibung angewendet, während die Schweiz und Basel betreffende Eigennamen in der ortsüblichen Schreibweise, ohne Eszett, dargestellt werden (z.B. *Gempenstrasse*). Das Selbe gilt für die Zitierung.

1.3 DAS STADTPARTERRE

Im Forschungsbereich Städtebau an der Technischen Universität Wien widmet sich das Forschungsprojekt Stadtparterre Wien, geleitet von der Professorin Angelika Psenner den Erdgeschosszonen gründerzeitlicher Stadtviertel.⁶ Im Gegensatz zu bisherigen, diesen Themenbereich betreffenden Studien, beschränkt sich das Stadtparterre nicht auf die Gebäude, sondern bezieht das gesamte Nullniveau der gründerzeitlichen Stadtstruktur - bestehend aus Straße, Gebäude und Hof - mit ein. Die Trias von Straße, Gebäude und Hof, stellte historisch gesehen eine Einheit von öffentlichen, privaten und halbprivaten Bereichen dar. Die Erdgeschosszone agierte als Permeable, als Vermittler zwischen innen und außen, zwischen privat und öffentlich. Um dies der Analyse entsprechend und veranschaulichend darzustellen, entwickelte Angelika Psenner das Urban Parterre Modelling (UPM),⁷ eine in den dreidimensionalen Raum erweiterte, zusammenhängende Erdgeschoßaufnahme. Untersucht werden hauptsächlich gründerzeitliche Straßenzüge in Nebenlagen. Während sich das Stadtparterre zu Beginn auf das Forschungsgebiet Wien beschränkte, wurden nach und nach weitere Städte nach diesem Prinzip vergleichend herbeigezogen. Später öffnete sich das Stadtparterre auch für weitere, der Thematik verwandte Studien.

1.3.1 Verhältnis dieser Arbeit zum Stadtparterre

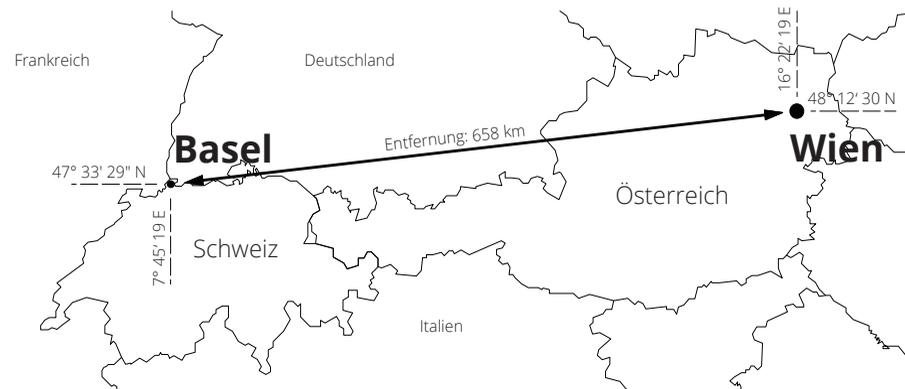
Kontrastierend zu vorangegangenen Arbeiten im Kontext Stadtparterre unterscheidet sich die vorliegende Arbeit dadurch, dass vom Urban Parterre Modelling abgesehen und spezifisch auf den Raum zwischen den Häusern, das heißt den öffentlichen, halbprivaten und privaten Außenraum eingegangen wird. Der an die Straßenräume anschließende Innenraum spielt in Bezug auf dessen Übergang zum Außenraum zwar eine Rolle, steht jedoch nicht im Mittelpunkt dieser Forschungsarbeit. Während die herkömmlichen Stadtparterre-Arbeiten jeweils das Erdgeschoß und den Hof mit einbeziehen, werden hier die Gebäude und deren

Fassaden vorwiegend als Raumabschlüsse des Straßenraums betrachtet und auf ihre Permeabilität hin untersucht. Des Weiteren liegen die Betrachtungsschwerpunkte vor allem bei den Flächenverteilungen im jeweiligen Straßenraum und dessen Nutzung. Wie im Stadtparterre üblich, handelt es sich beim Forschungsgebiet um gründerzeitliche Straßen in Nebenlagen, wo zudem hauptsächlich gewohnt wird. Dazu kommen auch zwei Plätze, die in der urbanen Topologie eine verbindende und vermittelnde Rolle einnehmen. Straße und Platz sind hierbei relational zueinander zu verstehen. Während die Straße die Rolle des unmittelbaren Lebensraums ihrer Bewohner*innen ausfüllt, agiert der Platz als gesellschaftlicher Mittelpunkt der näheren Umgebung. Es sind unterschiedliche, sich ergänzende Funktionen: Der Straßenraum dient in erster Linie den nachbarschaftlichen, alltäglichen Kontakten, der Platzraum hingegen agiert als Zielort, zur Nahversorgung und bewusster Pflege der sozialen Kontakte.⁸

Eine gute Vernetzung von Straße und Platz ist Voraussetzung für eine funktionierende *Stadt der kurzen Wege*.

2 KONTEXT

- 2.1. Die Städte Wien und Basel im Vergleich 18
- 2.2. Geschichte und Stadtentwicklung Basel 24
- 2.3. Geschichte und Stadtentwicklung Wien 36
- 2.4. Merkmale der gründerzeitlichen Stadt 42



2.1 DIE STÄDTE WIEN UND BASEL IM VERGLEICH

Die folgenden Kapitel 2.1 bis 2.4 sollen für die Leser*innen einen informativen Zweck erfüllen, sie beinhalten grundlegende Informationen über die Forschungsstadt und die Thematik der Gründerzeitlichen Stadt. Zudem werden einzelne Punkte dieses Kapitels im Verlauf der Arbeit wieder aufgegriffen.

2.1.1. Über Basel

Basel liegt im Nordwesten der Schweiz, direkt am Dreiländereck mit Deutschland und Frankreich, das Stadtgebiet grenzt an beide Nachbarländer. Die Stadt hat eine Bevölkerungszahl von 178'722 (Stand August 2020)¹ und bildet mit den beiden deutlich kleineren Gemeinden Riehen und Bettingen den Kanton Basel Stadt. Diese Besonderheit ist dafür verantwortlich, dass die Stadt weder eine eigene Verwaltung noch eine Regierung hat, sondern direkt der Kantonsregierung untersteht, welche aus dem Regierungsrat als Exekutive, sowie dem Großrat als Legislative gebildet wird.

Mit einer Gemeindegröße von lediglich 22,75 Quadratkilometern liegt die Bevölkerungsdichte mit 7'856 Personen pro Quadratkilometer relativ hoch,² trotzdem verfügt die Stadt über großzügige Grünzonen, zahlreiche Alleen und begrünte Straßenzüge. In Sachen Lebensqualität bewegt sich auch Basel in

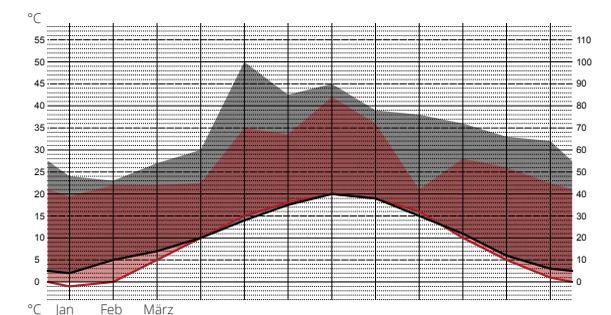
den Top Ten: Während Wien 2019 zum zehnten mal die Rangliste der Mercer-Studie anführte, schaffte es Basel die letzten drei Jahre immerhin jeweils auf den zehnten Platz.³

2.1.2 Geographische Lage und Klima

Die Entfernung vom Basler Marktplatz zum Wiener Stephansplatz beträgt in der Luftlinie 658 Kilometer, auf dem 47. Breitengrad liegt Basel geringfügig südlicher als Wien, was auf dem 48. Breitengrad liegt. Auf Grund der westlicheren Lage Basels erfolgt der Sonnenuntergang im Durchschnitt 35 Minuten später als in Wien.⁴ Am südlichen Ende der Mittelrheinischen Tiefebene gelegen, bildet die Stadt mit einer Meereshöhe von 253 Metern (Mittlere Brücke)⁵ den tiefsten nördlich der Alpen gelegene Punkt der Schweiz, während Wien fast 100 Meter tiefer liegt (Wiener Null: 156.68 m.ü.A.).⁶

Als auffällige Gemeinsamkeit liegen beide Städte an einem der größten Ströme Europas: Der Rhein führt bei Basel mit einem Jahresmittel von 1031m³/s⁷ etwas mehr als die Hälfte der Donau bei Wien mit 1908m³/s.⁸ Durch die Burgundische Pforte von Südwesten einströmende mediterrane Luft sorgt für ein mildes Klima, wobei die durch die beckenartige Lage fehlenden Winde im Sommer mitunter zu einem Hitzestau führen können, deshalb gehört Basel zu den Orten mit den jeweils am wärmsten gemessenen Temperaturen der Schweiz.⁹ Während in den Sommermonaten die Temperaturen beider Städte nahezu identisch sind, fallen die Winter in Basel deutlich milder aus als in Wien, wo das Klima schon eine stark kontinentale Prägung aufweist. Diese widerspiegelt sich auch in der jährlichen Niederschlagsmenge, so ist Wien mit 623 mm deutlich trockener als Basel mit 842mm.^{10/11}

Abb. 07: Klimadaten in Wien und Basel
meteoschweiz.ch / at.wetter.com



Klimadiagramm Basel und Wien im Vergleich
— Temperaturkurve Basel ● Niederschlag Basel
— Temperaturkurve Wien ● Niederschlag Wien

Basel (253 m.ü.M.)
Niederschlagsmenge / Jahr: 842mm
Jahresdurchschnittstemperatur: 10,5°C

Wien (157 m.ü.M.)
Niederschlagsmenge / Jahr: 623mm
Jahresdurchschnittstemperatur: 9,9°C

2.1.3 Größenvergleich

Im Jänner 2020 hatte Wien eine Bevölkerung von 1'911'191 Einwohner*innen.¹² Dem gegenüber wird Basel mit 178'722 Einwohner*innen¹³ gleich von zwei Wiener Gemeindebezirken (Favoriten und Donaustadt) übertroffen. Dies erweckt den Eindruck eines klaren Missverhältnisses bezüglich der Größe, was im Flächenvergleich noch deutlicher wird: Übersteigt Wien Basel bezüglich der Bevölkerungszahl um Faktor 10,6, so ist es flächenmäßig sogar Faktor 18,2.

Es muss ja nicht die Stadtgröße sein, in welcher sich die Parallelen finden, denn beispielsweise bezüglich der Dichte nimmt Basel wiederum mit 7'856 Personen pro Quadratkilometer - ganze 60% mehr als in Wien - die Führungsposition ein. Der Größenunterschied relativiert sich zudem auch durch die in der Schweiz vorherrschenden kleinräumlichen, föderalistischen Strukturen: Während in der Agglomeration (in der Schweiz üblicher Ausdruck für Ballungsraum) Wiens über

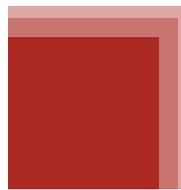


Abb. 07 Größenvergleich Gemeindegebiet Basel und Wien

| Fläche Basel ¹⁴ | Fläche Wien ¹⁵ |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 22,80 km ² | 414,60 km ² |
| Bevölkerung: 178'722 | Bevölkerung: 1'911'191 |
| Dichte: 7'865 Pers/km ² | Dichte: 4'610 Pers/km ² |

Bevölkerung Wien

- Kernstadt: 1'911'191
- Agglomeration: 2'420'000
- Metropolitanraum: 2'720'000



Bevölkerung Basel

- Kernstadt: 178'722
- Agglomeration: 850'000
- Metropolitanraum: 1'300'000



Abb. 08 Größenvergleich Kernstadt, Agglomeration und Metropolitanraum Wien und Basel

¹² statista.at 15.09.2020
¹³ statistik.bs.ch 16.09.2020
¹⁴ statistik.bs.ch 18.09.2020
¹⁵ wien.gv.at 18.09.2020

78% der Bevölkerung auf die Kernstadt entfällt, sind es in Basel nur 20%. In allen an Wien grenzenden Gemeinden zusammengefasst leben weniger Menschen als in denjenigen, die an Basel grenzen (Stand Januar 2018). Betrachtet man den Metropolitanraum wird es noch deutlicher: Im direkten Vergleich ist der durch das Schweizer Bundesamt für definierte Metropolitanraum Basel mit 1,3 Millionen Einwohner*innen etwa halb so groß wie der Großraum Wien mit 2,7 Millionen Einwohner*innen. Der Ausländer*innenanteil liegt in Basel mit 37,7%,¹⁶ leicht höher als in Wien, wo er sich auf 29,6% (Stand Jänner 2020) beläuft.¹⁷

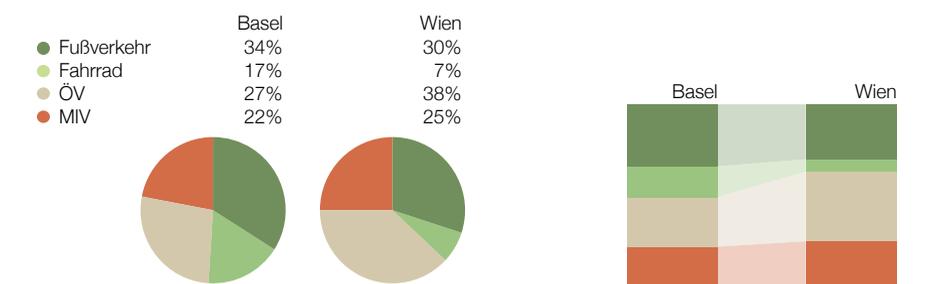
2.1.4 Stadtgliederung

Obschon Basel bevölkerungsmäßig von zwei Wiener Gemeindebezirken überboten wird und flächenmäßig sogar von deren neun, besteht eine Einteilung in kleinere Einheiten: Die neunzehn Wohnviertel, auch Quartiere genannt. Das Größte ist mit 18'762 Einwohner*innen Gundeldingen, das kleinste die Altstadt Kleinbasel mit einer Bevölkerungszahl von lediglich 2'409 (Stand 2019). Jedes dieser Wohnviertel ist mit Ausnahme von Klybeck und Kleinhüningen nochmals in je zwei bis acht Bezirke unterteilt.¹⁸ Im Gegensatz zu den Wiener Gemeindebezirken, die politisch eine gewisse Eigenständigkeit besitzen, dienen die Basler Wohnviertel und Bezirke vorwiegend statistischen Zwecken. Diese Einteilung existiert schon seit über 100 Jahren und ermöglicht somit kleinräumliche Analysen der Bevölkerungs- und Gebietsentwicklung.¹⁹

2.1.5 Verkehr

Betrachtet man den Modal Split, fällt auf, dass sich die beiden Städte in Bezug auf Fußgänger*innen und motorisiertem Individualverkehr sehr ähnlich sind. In Wien liegt der motorisierte Individualverkehr um drei Prozentpunkte höher als in Basel, dafür liegt dort der Fußverkehr um vier Prozentpunkte höher als in Wien. Die größten Abweichungen bestehen in den Bereichen öffentlicher Verkehr und Fahrradverkehr: Da sind Differenzen von über zehn Prozentpunkte zu verzeichnen, so fahren in Basel 27 Prozent mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, während

Abb. 09: Modal Split in Basel (Stand 2017)²⁰ und Wien²¹
 Links: Herkömmliche Darstellung (Kuchendiagramm) rechts: Direktvergleich (Säule).



¹⁶ bfs.admin.ch 17.09.2020
¹⁷ statista.at 17.09.2020
¹⁸ URL 10
¹⁹ ebenda
²⁰ URL 11
²¹ URL 12

es in Wien 38 Prozent sind, wohingegen der Fahrradanteil in Wien mit 7 Prozent gegenüber 17 Prozent in Basel deutlich geringer ausfällt. Im Bezug auf den Motorisierungsgrad liegt Wien mit 371 Autos pro 1'000 Einwohner*innen (Zählung 2018)²³ leicht höher als Basel mit 334 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner*innen.²⁴ Die Zahl privat genutzter Autos beläuft sich in Basel auf 232 Personenwagen pro 1'000 Einwohner*innen und ist je nach Wohnviertel stark abweichend (Altstadt Kleinbasel: 162, Bruderholz: 329).²⁵

Mehr als die Hälfte der Personenkilometer des öffentlichen Verkehrs werden in Basel mit der Straßenbahn zurückgelegt. Ein U-Bahnsystem wie in Wien gibt es nicht, die trinationale S-Bahn ist mit vier Stationen im Stadtgebiet für den innerstädtischen Verkehr nur von untergeordneter Bedeutung. Es bestehen Planungen die beiden Fernverkehrsbahnhöfe *Basel SBB* (größter Grenzbahnhof Europas)²⁶ und *Badischer Bahnhof* (Einziger DB-Fernbahnhof außerhalb Deutschlands)²⁷ unterirdisch als S-Bahn-Stammstrecke mit den zwei zusätzlichen Stationen *Mitte* und *Klybeck* zu verbinden.²⁸ Angesichts des 79 Kilometer langen Straßenbahnnetzes ist wiederum ersichtlich, dass die Stadt immer auch mit Einbezug der Agglomeration zu lesen ist: liegt doch mehr als die Hälfte des Straßenbahnnetzes außerhalb des Stadtgebiets, Teile davon sogar im Ausland. Zudem stehen Netzerweiterungen im Norden Richtung Lörrach (D) und ostwärts von Pratteln nach Augst an. Verkehrstechnisch von wichtiger Bedeutung ist auch der Rheinhafen, sowie der auf französischem Staatsgebiet liegende, trinationale Flughafen *EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg*.

Abb. 10: Straßenbahnnetze in Wien und Basel im Verhältnis zu den Stadtgrenzen.

Länge:
Wien 176,9km, 28 Linien
Basel 79km 13 Linien
wobei davon nur 34,3km innerhalb der Stadt Basel verkehren.

Abb. 11: (rechte Seite): Basel, Blick von der Margarethenhöhe nordwärts Richtung Gundelingen und Bahnhof SBB. In der oberen Bildmitte v.l.n.r. der Roche-Tower, das Baloise- und das Meret Oppenheim Hochhaus.

Der Kontrast mit den weidenden Kühen im Vordergrund könnte für die Kleinräumlichkeit Basels kaum sinnbildlicher sein.



Straßenbahnnetz Basel
79 km (Stand 2020, ohne geplante Netzerweiterungen)

Straßenbahnnetz Wien
176,9 km (Stand 2020, ohne Badner Bahn, ohne geplante Netzerweiterungen)



Abb. 12: Eine der ältesten Darstellungen der Stadt Basel aus dem Jahr 1493: Holzschnitt von Wilhelm Pleydenwuff, Staatsarchiv des Kantons Basel Stadt.



2.2 GESCHICHTE UND STADTENTWICKLUNG BASEL

2.2.1 Von der Stadtgründung bis zur Entfestigung

Die ältesten Spuren der Besiedlung gehen auf eine ums Jahr 120 v.Chr entstandene keltische Siedlung beim Volaplatz, nordwestlich des heutigen Stadtzentrums, zurück. Um 44 v.Chr gründeten die Römer auf dem Münsterhügel die Colonia Raurica, was als Ursprung der städtischen Besiedlung Basels angesehen werden kann. Nach dem Untergang des Römischen Reichs bestand die Siedlung fort, welche bereits im 7. Jahrhundert den Titel eines Bischofssitzes erhielt. Das karolingische Münster wurde nach einer Zerstörung durch ungarische Reiterstämme durch einen romanischen Bau ersetzt, dessen wesentliche Teile bis heute erhalten geblieben sind. Um 1080 erhielt die Stadt unter Bischof Burkard von Fenis zum ersten mal einen Mauerring, er umfasste auf der linksrheinischen Seite das heutige Quartier Altstadt Großbasel, sowie der etwas flussaufwärts gelagerten Klosterbezirk St. Alban.

Im Jahr 1225 erhielt Basel eine erste, feste Rheinquerung was zur Entstehung des rechtsrheinisch gelegenen Kleinbasel führte, welches ab Mitte des 13. Jahrhunderts bis 1278 mit einem Mauerring versehen wurde. Bis zur Vereinigung mit Großbasel 1392 behielt Kleinbasel seine Eigenständigkeit; mit dem Rheintor bestand eine kontrollierte Abgrenzung zwischen den beiden Städten.¹ Um 1356 erlebte die Stadt wohl den dunkelsten Tag in ihrer Geschichte: Ein starkes Erdbeben mit anschließendem Großbrand zerstörte nahezu die komplette Stadt. Fast alle Dokumente vor diesem Datum sind unwiederbringlich verschwunden. Nichtsdestotrotz wurde schnellstmöglich mit dem Wiederaufbau begonnen. Bis 1398 erhielt die Stadt auch ihren äußeren Mauerring, welcher die sogenannten Vorstädte einverleibte, wie auch die rechtsrheinische, bis anhin selbständige Stadt Kleinbasel. Der innere Mauerring, mit seinen *Schwibbogen* genannten Toren, blieb bis zu deren Abbruch Mitte des 19. Jahrhunderts weiter bestehen.² Trotz der

¹ Baer 1971, S.171ff
² Baer 1971, S.145 ff

Abb. 13: Merianplan von 1638



Abb. 14: Mählyplan von 1845
Rechts im Bild ist der Bahnhof intra Muros zu sehen.



Erste Rheinbrücke, ab 1225

Keltisches Oppidum, 120 v.Chr

Erster Bahnhof, 1844 - 1860

Erster Badischer Bahnhof
1855 - 1913

Badischer Bahnhof ab 1913

Verbindungsbahn, 1873

- Römische Siedlung 1. Jh v. Chr
- Bischofsstadt 1080 und Klosterbezirk St. Alban
- Erste Stadterweiterung 1264
- Zweite Stadterweiterung 1368
- Bollwerke des 16. - 19. Jh.
- Bebautes Gebiet 1898
- Aktuelle Bebauung
- Ringmauer (abgetragen)
- Bahn (Personenverkehr) aktuell
- Bahn aufgelassen
- Bahn projektiert (nie realisiert)

Centralbahnhof (Heute Basel SBB)
ab 1860, Neubau 1909-11

Projektiertes Kopfbahnhof 1893
(nie realisiert)

fortan eintretenden Blüte der Stadt - um 1460 erhielt sie die erste Universität der Schweiz - blieb das Gebiet innerhalb des äußeren Mauerrings lange Zeit unbebaut. Der Merianplan von 1638 (Abb.13) zeigt zwischen der Bebauung große, dem Obst- und Weinbau dienende Flächen. In den darauffolgenden zwei Jahrhunderten veränderte sich das Gebiet außerhalb der Stadtmauern nur geringfügig: Betrachtet man den Mählyplan von 1845 (Abb.14), so säumen lediglich die Einfallstraßen lückenhafte Häuserzeilen, der Rest zeigt sich noch komplett unbebaut. 1844 erhielt Basel mit der Elsäßerbahn als erste Schweizer Stadt den Anschluss ans europäische Schienennetz. Der Neubau des Bahnhofs ist gleichzeitig ein Kuriosum: Da die Stadt zu dieser Zeit noch befestigt war, erhielt die Bahn ein eigenes Stadttor. Es wurde ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben, den Melchior Berri gewann.³

Die Industrialisierung, angekurbelt durch die Einführung des mechanischen Bandstuhls zur Verarbeitung von Seide, brachte den Menschen neue Verdienstmöglichkeiten und Perspektiven. Dies führte zu einem markanten Anstieg der Geburtszahlen sowie einer einsetzenden Zuwanderung aus den umliegenden Landgemeinden. Gerade für die jüngere Bevölkerung boten die Arbeitsplätze in den Fabriken eine neue Möglichkeit Familien zu gründen und Kinder zu ernähren. Daraus ergab sich in Basel ab Mitte des 19. Jahrhunderts ein regelrechter Bevölkerungsboom. Zählte Basel um 1850 lediglich 27'000 Einwohner*innen, sollte sich die Zahl bis 1900 auf 109'000 vervierfachen.⁴ Diese Entwicklung ließ die Stadt aus allen Nähten platzen, und führte nun auch außerhalb der Stadtmauern zu einer Ausbreitung des Siedlungsgebiets in alle Richtungen. Die Stadt sah sich gezwungen zu handeln, so wurde die Schleifung der Stadtmauern beschlossen, welche ab 1859 schrittweise in den nächsten zwanzig Jahren erfolgte.⁵

2.2.2 Die Stadterweiterungen in der Gründerzeit

Im Zuge der Entfestigung erstellte Architekt Rudolf Ludwig Maring einen Plan für die Stadterweiterung. Der Gestaltungswille war unübersehbar, Straßenzüge und Grünflächen bildeten ein geometrisches Netz von ornamentaler Wirkung, am Aeschengraben war eine dicht bebaute Neustadt vorgesehen, rund um den *Centralbahnhof* (heutiger *Bahnhof SBB*) sollten großzügige Grünanlagen und über den Rhein schon damals drei zusätzliche Querungen geschaffen werden. Dieser Plan konnte sich in der funktional orientierten Verwaltung nur schwer behaupten, er wurde vorerst beiseite gelegt. Zwei Jahre später erstellte das *Technische Büro* unter Friedrich Wilhelm Hartmann einen viel pragmatischeren Entwurf: Bestehende Ausfallstraßen sollen begradigt aber in ihrer grundsätzlichen Form beibehalten werden.⁶ Im Großen und Ganzen wurde diese Version schlussendlich auch realisiert. Gleichzeitig mit dem neuen Bebauungsplan wurde das *Gesetz über die Erweiterung der Stadt* von 1859 verabschiedet. Dieses Gesetz entstand anlässlich des Beschlusses über die Entfestigung. Es bestanden aber Zweifel, ob die Stadt

Abb. 15: Stadtentwicklung Basel, graphische Darstellung.

3 Zingg 2017, S.20
4 Becher 2018 S.2

5 Baer 1971, S.169
6 Kreis 2015, S.40

Abb. 16: Stadterweiterung nach Ludwig Maring, 1857

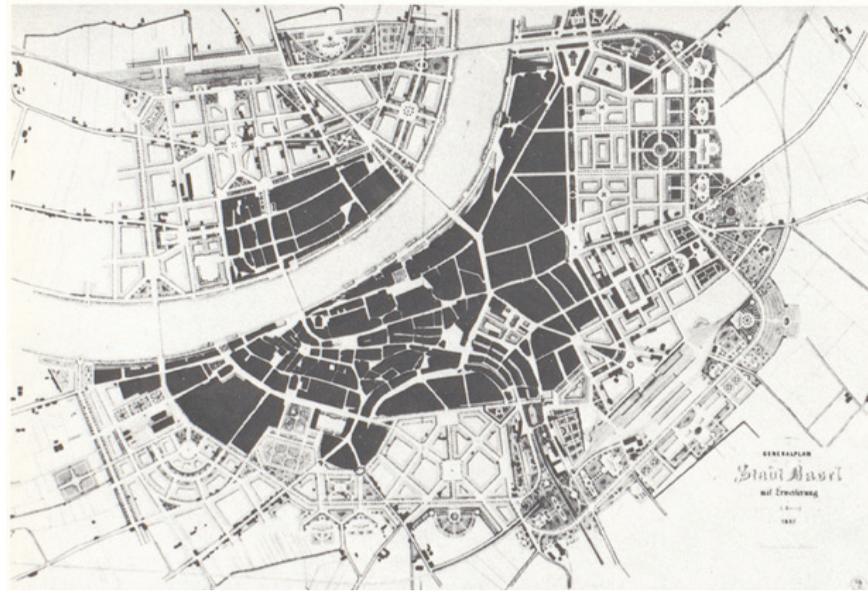


Abb. 17: Stadterweiterungsplan Technisches Büro, 1859

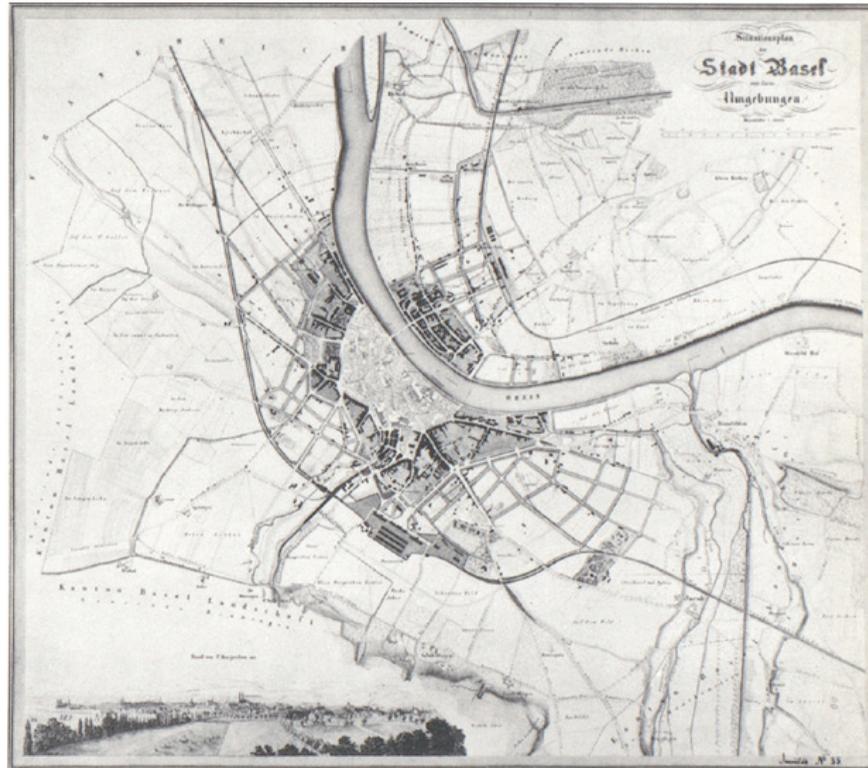
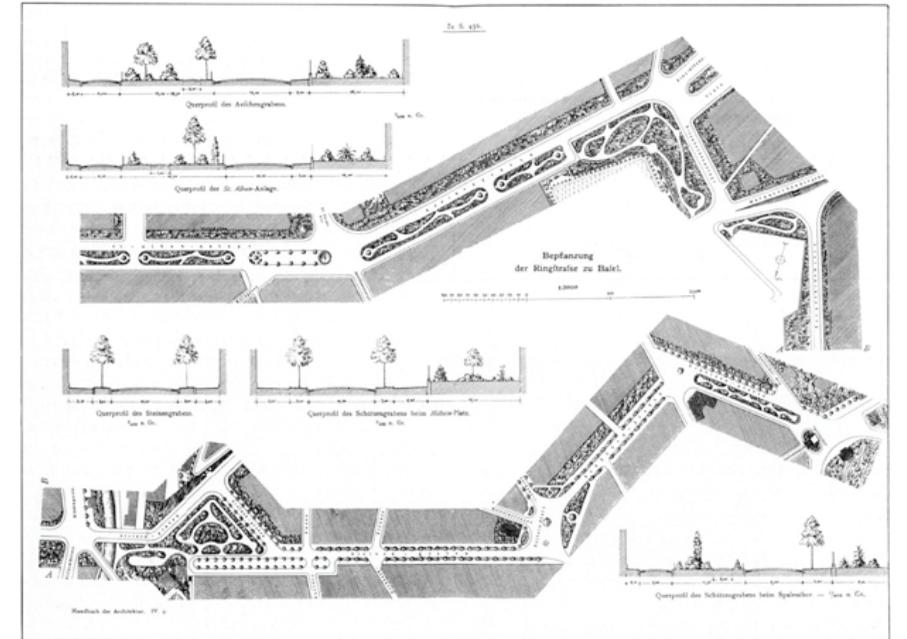


Abb. 18: Stadterweiterung nach Ludwig Maring, 1857



ohne ihre Mauern überhaupt noch als solche bezeichnet werden konnte. Nicht zuletzt deswegen sah das Gesetz die Stadterweiterungen immer noch unter dem Vorbehalt, an deren Peripherie nach einigen Jahrzehnten einen neuen Mauerring zu errichten.⁷

Wie in Wien, sollte auch in Basel an Stelle der abgetragenen Stadtbefestigungen eine begrünte Ringstraße entstehen. Beirat holte sich das Basler Baukollegium jedoch nicht in Wien, sondern in München, was damals als Zentrum der Landschaftsgartenbewegung galt.⁸ Hierfür wurde der Hofgärtner Karl Effner beauftragt, Vorschläge für Promenaden und Anlagen in Basel und Umgebung zu erarbeiten. Diese enthielten neben der Ringstraße Empfehlungen für Ausfallstraßen, die Umgestaltung des Wäldchens nördlich der Stadt zum Landschaftspark nach Vorbild des Münchner *Englischen Gartens*, sowie die Anlage eines Zoologischen Gartens. Die Ringstraße mit Grünanlagen wurde als gelungen empfunden und in den Jahren 1860 bis 1889 im Süden der Altstadt zwischen St. Alban- und Spalentor an Stelle der ehemaligen Schanzen in einer ersten Etappe verwirklicht.⁹ Auch der Zoologische Garten eröffnete 1874 als erster seiner Art in der Schweiz seine Pforten. Für dessen Gestaltung war jedoch nicht Effner, sondern der ebenfalls aus München stammende Michael Weckerle verantwortlich.¹⁰

Als erstes Stadterweiterungsgebiet entstand südwestlich der Altstadt das sogenannte Ringquartier, dessen äußere Begrenzung durch die neu angelegten Straßen *Steinen-* und *Spalenring* gebildet wird. Zunächst beschränkte sich die Bebauung auf zweigeschoßige Einfamilien-Reihenhäuser, wovon diejenigen für höhere Ansprüche über drei, bescheidenere Bauten über zwei Fensterachsen

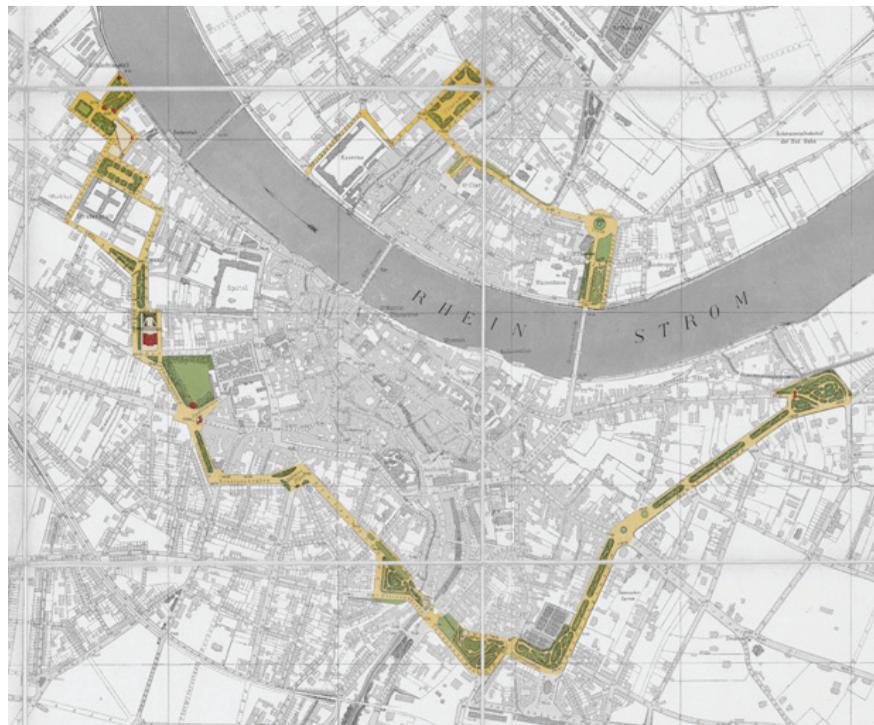


Abb. 19: Grüngürtel entlang der ehemaligen Befestigungsanlagen. Auf der Grundlage des Stadtplans von 1890, Staatsarchiv des Kantons Basel Stadt.

verfügten (Abb.20). Wie der Architekt und Kunsthistoriker Camille Martin zusammen mit dem Architekten Hans Bernoulli in ihrem gemeinsamen Buch *Städtebau der Schweiz. Grundlagen* erläutern, bestand zunächst kein eindeutiges Planschema für die Straßenflucht oder innere Bauflucht, jedoch führte die konsequente straßen- und blockweise Anwendung des selben Typus zum ansprechenden und gleichmäßigen Straßenbild.¹¹

Das Straßenbild in den frühen Stadterweiterungen wie dem Ringquartier orientierte sich noch stark an der mittelalterlichen Gasse: Die Bebauung setzte sich aus eigenständigen Zeilen zusammen, fluchtend, mit dem Zugang direkt in den Straßenraum. Dies änderte sich, als ab 1874 die *Süddeutsche Immobiliengesellschaft Mainz* das Muster des geschlossenen Blockrandes importierte und zwar in einem Ausmaß, wie es in der Schweiz noch nie angewendet wurde. Das vertraute Schema des Gassenraums wurde durch die Konzeption einheitlicher Straßen abgelöst, welche mittels Abstandsgrün und Gehwegen klar zониert sind.¹² Diese Entwicklung hängt damit zusammen, dass die Stadt ihre Erweiterungsgebiete nicht mehr selbst erschloss, sondern das Bauland an Spekulanten verkaufte, welche auch für die Anlage von Straßen und Kanalisation verantwortlich waren, und selbst nurmehr die Genehmigung dazu erteilte. Die Auslagerung ging sogar soweit, dass die Straßenreinigung erst durch die Stadt übernommen wurde, wenn zwei Drittel der jeweiligen Straße bebaut waren, so erhoffte sich die Stadt ein schnelles Vorschreiten des Bauprozesses. Unter Anwendung dieser Maßnahmen erhielt die Stadt in ihren Erweiterungsgebieten ein komplett neues Straßen- und Kanalisationsnetz, ohne die Kosten dafür zu tragen.

Um eine Handhabe für die Entwicklung ihrer fremdbeauftragten Erweiterungen zu erhalten, wurde am 7. Juli 1877 das *Gesetz über Spekulationsstraßen* verabschiedet: Es schreibt einen Baulinienabstand von 15 Metern und eine Minimalstraßenbreite von 9 Metern vor. Daraus ergeben sich fortan die, das Stadtbild prägenden, drei Meter breiten Vorgärten.¹³

Im selben Jahr startete der Bau der Wettsteinbrücke als zweite Straßenquerung über den Rhein, zwei Jahre später, bei der Fertigstellung folgte rheinabwärts schon der Bau der Johanniterbrücke als dritte Querung. In den Jahren 1882-89 begann man die Stadt schrittweise zu elektrifizieren.¹⁴

Die Entstehung der Arbeiterhäuser ist eng mit dem Seidenfabrikant Carl Sarasin verknüpft, der in der *Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige* tätig war. In dieser, ersten gemeinnützigen Gesellschaft der Schweiz, leitete er die Kommission für Fabrikarbeitsverhältnisse, wo er in einem Referat angemessene Wohnungen für die Arbeiter*innen verlangte. So sollten sie „freistehend, (also keine Massenkasernen), sonnig, gesund, bequem, auf bloss einem Boden stehend und wohlfeil“ sein.¹⁵ Ab 1851 begann Sarasin zusammen mit seinem Bruder und anderen Fabrikanten preisgünstige Wohnungen auf eigene Rechnung zu bauen.¹⁶ Der Mathematiker Johann Jakob Balmer-Rinck, brachte 1860 zusammen mit dem Arzt und Direktor des Bürgerspitals, Theodor Meyer-Merian, die Broschüre *Sicherer Wegweiser zu einer guten und gesunden Wohnung* heraus, worin er die Bausteine „Luft, Licht, Reinlichkeit und Ordnung“ für eine für Leib und Seele gesunde Wohnung aufführte. Balmer-Rinck veglich zudem er die Daten und Grundrisse von Arbeiterwohnungen unter anderem aus Basel, Berlin, Frankfurt, London oder Paris (Wien fehlte in dieser Untersuchung).¹⁷ Daraus entstand die „erste Generation“

Abb. 20: Schweizerstrasse, Häuser für Arbeiter*innen der Seidenfabrikation. Zweigeschoßige Reihenhäuser, „erster Bautyp“ der Stadterweiterung.



der Arbeiterhäuser, welche rund um die bestehende Stadt nach und nach dem im Begriff des Entstehens befindlichen Straßennetz einverleibt wurden.

Die Chemie- und Pharmaindustrie hatte in Basel schon eine lange Tradition. Bereits 1758 gründete Johann Rudolf Geigy-Gemuseus eine Handelsgesellschaft und begann mit „Materialien, Chemikalien, Farbstoffen und Heilmitteln aller Art zu handeln“.¹⁸ Die Expansion und Ansiedlung weiterer Firmen in diesem Bereich führte zu einer drastischen Bevölkerungszunahme und unter anderem dadurch einem weiteren Planungsschub. So wurde auf die Initiative des Regierungsrats Heinrich Reese hin das Stadtplanbüro gegründet, welches die Planung des Gebiets westlich der Innenstadt, des sogenannten Westplateaus, vorantrieb. Um dafür Raum zu verschaffen, sowie zur Beseitigung der gefährlichen und zeitraubenden Bahnübergänge am Ring, wurde die Elsäßerbahn in einem weiten Bogen westlich davon in Tieflage versetzt.¹⁹ 1893 wurde ein Projekt eingereicht, welches den als Durchgangsbahnhof konzipierten Centralbahnhof durch einen um 90 Grad gedrehten Kopfbahnhof ersetzen sollte (Abb. 21). Somit wäre das durch die Bahnanlagen abgeschnittene Gundeldingenquartier direkt an die Stadt angebunden.²⁰ Dieses Projekt wurde jedoch nicht weiterverfolgt, was aus heutiger Sicht positiv zu beurteilen ist, da da der Kopfbahnhof die heutigen, bis zu 400 Meter langen Zugkompositionen, nicht aufnehmen könnte. Auch in der Innenstadt wurden wesentliche Veränderungen vorgenommen. So entstand durch den Kantonsingenieur Rudolf Falkner die nach ihm benannte Straße als Innerstädtische Magistrale, indem der bis anhin offene Flusslauf des Birsig eingedolt wurde (Abb. 22).²¹ Nachdem der öffentliche Verkehr zunächst von Pferdeomnibussen bewältigt wurde, fuhr ab 1895 die erste elektrische Straßenbahn durch Basel.²² Die Aufnahme des Straßenbahnbetriebs und der Bau neuer Linien führte zu zahlreichen Straßenkorrekturen, nicht nur in der Fläche, sondern auch bezüglich der Topographie. Es bestanden Pläne, die Altstadt mittels standardisierten Durchbrüchen nach Art von Haussmann durchwegbar

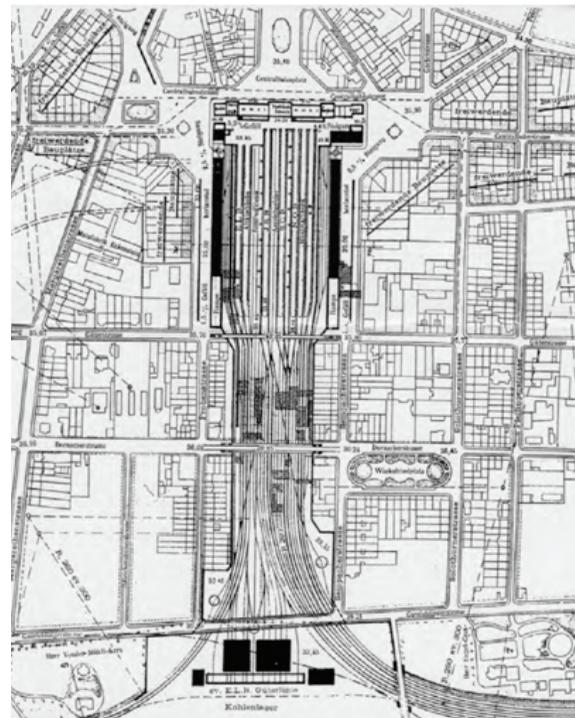


Abb. 21: Geplanter Kopfbahnhof, unrealisiertes Projekt von 1893

Abb. 22: Offener Flusslauf des Birsig, Aufnahme 1896, kurz vor der Eindolung. Bildarchiv ETH Zürich

zu machen. Diese wurden aus heutiger Sicht gesehen, glücklicherweise nur im Bereich zwischen Marktplatz und Schifflande im Rahmen des rigorosen *Correctionsplans* von 1897 verwirklicht.²³ Mit der Inbetriebnahme des Rheinhafens 1904 konnten die Güter fortan auch auf dem Wasserweg vertrieben werden, was den Großraum Basel zu einem der wichtigsten Industriestandorte der Schweiz machte. Um 1912 erarbeiteten der Stadtbauingenieur Eduard Riggenschach und Erwin Heman einen weiteren Stadterweiterungsplan, der sich schon ganz dem Zeitgeist der englischen Reformbewegung und ihrer Gartenstadt verpflichtete.²⁴ Fortan wurde die Stadt nach diesem Schema erweitert, was auch mitverantwortlich für ihre durchgrünten Straßenräume ist.

2.2.3 Zwischenkriegszeit bis Gegenwart

Der Bauzonenplan vom 27.9.1919 bedeutete das Ende neuer Blockrandbebauungen.²⁵ Während die Planungen des 19. Jahrhunderts vor allem die Stadterweiterung betrafen, so beschäftigte sich die Stadtplanung nun neu zunehmend mit dem Verkehr. Es war wiederum Eduard Riggenschach, der sich mit einer grundlegenden Umgestaltung der Innenstadt befasste. In einer Studie schlug er als Hauptverkehrsachse den Durchbruch zweier je sieben Meter breiten Schienen durch die mittelalterliche Bausubstanz der Innenstadt vor.²⁶ Die Planung glich jener der 1890er Jahren, nur dass hier die Straßenachsen noch breiter ausfielen. Tatsächlich übernahm die Regierung im Januar 1930 diese Pläne und passte die Baulinien für künftige Neubauten den neuen Maßstäben an. „Die Baulinien der Inneren Stadt stammen aus einer Zeit, die den heutigen Autoverkehr noch nicht



Abb. 23: Plan Riggenschach von 1930 für eine autogerechte Innenstadt. Schweizer Bauzeitung Heft 10, 8. März 1930

kannte und noch viel weniger eine Verkehrsentwicklung voraussehen konnte, wie wir sie heute für die Zukunft erwarten.²⁷ Ein Ergänzungsparagraph des *Hochbaugesetzes* ermöglichte außerdem nun auch den Bau von Hochhäusern. Während bei den Befürwortern von neuem Schwung im Stadtbild die Rede war, sprachen die Kritiker von einer „Amerikanisierung“. Ein erster projektierte Turm mit Restaurant an der Viaduktstraße wurde jedoch nicht realisiert.²⁸

Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Bevölkerungszahl weiter an. Anfangs der 1950er Jahre wurde die 200'000er Marke überschritten, 20 Jahre später erreichte Basel mit 235'000 den Höchststand.²⁹ Die Platzkapazität wurde zunehmend ausgeschöpft. Da die Landreserven verbaut waren, wuchs nun die Agglomeration. Damit einhergehend wurden auch Verkehrsprobleme immer schwieriger zu bewältigen. Aus einer aufwändigen und in der Öffentlichkeit umstrittenen Studienreise in die USA ging der *Plan Leibbrand* hervor, welcher eine Beschleunigung des Verkehrs in der Innenstadt vorsah; paradoxerweise auch um periphere Einkaufszentren zu vermeiden. Weil der Verkehr auf den bestehenden Straßen in der Vertikalen nicht mehr getrennt werden konnten, wurde auch eine Tiefbahn vorgeschlagen. Großgaragen sollten möglichst nahe am Zentrum errichtet werden, zu Beginn der 1960er Jahre gab es sogar Pläne, den Münsterhügel zu Gunsten eines unterirdischen, siebenstöckigen Parkhauses für 900 Autos auszuhöhlen, welches mittels Passagen an die Einkaufsstraßen der Innenstadt angebunden sein sollte.³⁰ Die Zufahrten hätten drastische Eingriffe in die Bausubstanz der Innenstadt zur Folge gehabt. 1962 präsentierten die Fachverbände der Architekten und Ingenieure einen Gesamtverkehrsplan als Gegenentwurf zum *Plan Leibbrand*, welcher statt einer Autobahn durch die Stadt nun eine Ringautobahn, den Cityring enthielt, an welchem Parkhäuser für insgesamt 8'000 Fahrzeuge zu stehen kommen sollten, die mittels einer Tiefbahn ans Zentrum angebunden wären. Der Plan, der sich nicht nur mit Verkehrsstrategien beschäftigte, führte zu einem Wandel, der im Rückblick als historisch bezeichnet werden kann. Der Große Rat akzeptierte diesen Gegenentwurf zum *Plan Leibbrand* und hielt im Jahresbericht 1968 folgendes fest: „Auf Grund des Gesamtverkehrsplanes soll das Geschäftszentrum innerhalb des Cityrings nach der Verwirklichung dieses Strassenzuges vorwiegend dem Fussgänger zur Verfügung stehen. Der Automobilverkehr in der Innenstadt kann dann durch bauliche und verkehrspolizeiliche Massnahmen so weit eingeschränkt werden, dass nur noch der eigentliche Zubringerdienst in die City gestattet ist. Aller übrige private Verkehr wird auf den Cityring oder andere Umfahrungsstrassen verwiesen.“³¹ Interessanterweise wurde dieser Cityring nie fertiggestellt, und die Tiefbahn schaffte es nicht mal über das Planungsstadium hinaus. Die Innenstadt wurde jedoch ab 1976 schrittweise vom Individualverkehr befreit.

Zwischen 1970 und 2010 ist ein Bevölkerungsrückgang von 48'000 Einwohner*innen zu verzeichnen, was einem Fünftel der Bevölkerungszahl entsprach.³² Bis 1970 waren hingegen in der Region Basel seit Mitte des 19.

Jahrhunderts nie Bevölkerungsrückläufe zu konstatieren. Die mit steigenden Ansprüchen verbundene Zunahme der Wohnfläche pro Person führte dazu, dass sich das Wachstum in die Gebiete außerhalb des Stadtgebietes verschob, was dramatische Folgen für das Landschaftsbild bedeutete. Ehemals ländlich geprägte Gemeinden wie Pratteln oder Münchenstein wandelten sich zu städtischen Siedlungen ohne Zäsur zur Kernstadt. Diese Entwicklung machte auch an den Grenzen nicht halt, so sind zum Beispiel Hunningue und St-Louis in Frankreich, sowie Weil am Rhein, Lörrach und Grenzach in Deutschland komplett mit der Stadt zusammengewachsen. Bis heute wuchs ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit über 850'000 Menschen heran. Der Wirtschaftsraum Basel umfasst nun sogar ein Einzugsgebiet mit einer Bevölkerung von ungefähr 1,3 Millionen, verteilt auf drei Nationen.³³

Gegenwärtig wandelt sich das Stadtbild durch den Bau von Hochhäusern. Begonnen wurde diese Ära 2003 mit dem 105 Meter hohen Messturm, gefolgt vom Rocheturm (179m), welcher von seinem 205 Meter hohen Zwilling 2021 als höchstes Gebäude der Schweiz abgelöst wird. Um den Bahnhof SBB entstanden das Meret Oppeheim- (81m), sowie das Baloise-Hochhaus (89m). Der sich ebenfalls im Bau befindliche Claraturm wird sich mit seinen 96 Metern als Nachbar zum Messturm gesellen, weitere Hochhäuser sind in Planung und werden das Stadtbild nachhaltig prägen. Als neuste Entwicklung präsentierte Roche im Oktober 2020 den Bau eines dritten Turms, der mit 221 Metern Höhe nochmals neue Maßstäbe setzen wird.³⁴

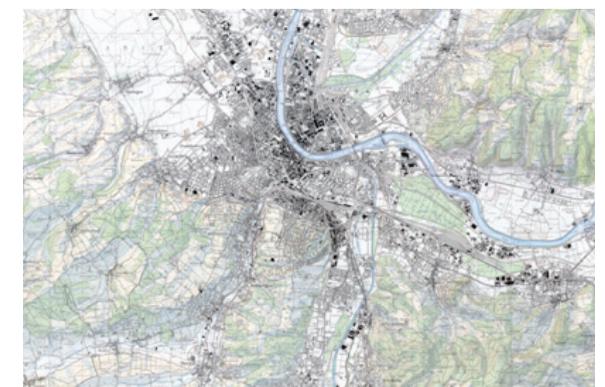


Abb. 24-27 (von oben nach unten): Ausdehnung des Siedlungsgebiets Basels in den Jahren 1900, 1940, 1970, 2018

34

27 Ratschlag Nr. 2994 betr. Festsetzung eines generellen Bebauungsplanes für die Innere Stadt vom 23. Januar 1930 / Kreis 2015, S.51
 28 GSK 1971, S.39

29 Becher 2018, S.5

30 Kreis 2015, S.55

31 Kreis 2015, S.59

32 Basler Stadtbuch Dossier 2018, S.5

33 baselarea.swiss 23.08.2020

34 URL 19

2.3 GESCHICHTE UND STADTENTWICKLUNG WIEN

Da sich diese Arbeit in erster Linie mit der Stadt Basel beschäftigt, wird die Stadtentwicklung Wiens hier nur am Rande erläutert, dafür mit Bezügen zur Stadt Basel ergänzt.

Wie Basel war auch Wien schon zu vorrömischer Zeit besiedelt. So belegen Spuren, dass schon vor dem keltischen Oppidum Vindobona Siedlungen am Rande des Wiener Beckens existiert haben, deren Spuren bis in die Altsteinzeit zurückreichen. Um 50 v.Chr. als in Basel die erste römische Siedlung entstand, gründeten die Römer auch in Wien ein befestigtes Militärlager um die Grenzen der Provinz Pannonien zu schützen. Diese Niederlassung entwickelte sich im Laufe des 3. Jahrhunderts zur Stadt, welche aber bis zum Niedergang des Römischen Reichs der Provinzhauptstadt Carnuntum untergeordnet blieb.³⁵

Aus dem Zeitraum zwischen 430 und 600 fehlen schriftliche Belege einer Siedlung, jedoch lassen Untersuchungen vermuten, dass eine kleine „Restsiedlung“ fortbestanden hat.³⁶ Trotz dieses Einbruchs konnte sich der rechteckige Grundriss des römischen Castrums mit einer Seitenlänge von etwa 455 mal 500 Metern bis heute im Stadtplan behaupten, was auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass die frühmittelalterliche Siedlung auf den römischen Grundmauern errichtet wurde. Als die österreichischen Landesfürsten aus dem Hause der Babenberger ihre Position endgültig gefestigt hatten, erreichte der allgemein einsetzende Aufschwung der Siedlungstätigkeit auch Wien.³⁷

Nachdem um 1200 die Stadtmauer errichtet wurde, erhielt Wien am 18. Oktober 1221 auch das Stadt- und Stapelrecht. Durch die Lage an der Donau stieg die Stadt bald zu einem Handelszentrum mit weitreichender Ausstrahlung auf. Das Jahr 1282 bedeutete den Beginn der Habsburger Herrschaft, die bis 1918 andauern sollte.³⁸ Im Gegensatz zu Basel, wo schon seit dem 7. Jahrhundert ein Bischof residierte, blieb Wien die Position als Bischofssitz lange Zeit verwehrt. Erst 1469 löste sich die Stadt vom Bistum Passau und St. Stephan wurde zur Kathedrale erhoben. Eine Universität erhielt Wien jedoch schon 1365, fast hundert Jahre vor

Basel. 1438 wurde Wien Residenzstadt des Heiligen Römischen Reichs, 1558 dessen Hauptstadt. Mit Ausnahme der Zeit zwischen 1583 und 1620, als Prag diesen Status innehatte, blieb Wien bis 1806 Hauptstadt des Heiligen Römischen Reichs.³⁹

Im Gegensatz zu Basel konnte sich die Reformation in Wien nur vorübergehend durchsetzen, so trat zwar ab 1520 die Mehrheit der Bevölkerung dem neuen Glauben bei, doch sorgten bereits ab 1551 die Jesuiten dafür, dass die katholische Kirche am Hof wieder an Einfluss gewann. Evangelische Adelige wurden entmachtet und vertrieben. In der Zeit zwischen dem Dreißigjährigen Krieg und dem Toleranzpatent von 1781 konnten evangelische Gottesdienste nur im Geheimen abgehalten werden.⁴⁰

Als Folge der ersten Türkenbelagerung im Jahr 1529, wo die mittelalterlichen Stadtmauern auf die Probe gestellt wurden, entstand ein neuer, stärkerer Befestigungsring. Dieser umfasste elf Bastionen sowie das vorgelagerte Glacis, ein unverbaubarer Bereich zur besseren Verteidigung der Stadt. Dank dieser Befestigungen konnte die Stadt 1683 der zweiten Türkenbelagerung standhalten.⁴¹

Bis ins 16. Jahrhundert beschränkte sich das Siedlungsgebiet Wiens ungefähr auf den heutigen Ersten Bezirk. Der Sieg über die Türken führte zu einer Welle des Wohlstands und einer regen Bautätigkeit. Während im Inneren vor allem barockisiert und ausgebaut wurde, entstanden außerhalb der Stadtmauern immer ausgedehntere Vorstädte, deren Bebauung in einer Heterogenität zum Einen aus groß angelegten Gartenpalais, zum Anderen aus einfacheren Wohnviertel der niederen Bevölkerungsschichten bestand.⁴² Diese Vorstädte erhielten um 1704 eine eigene Befestigung, den Linienwall, an dessen Stelle der heutige Gürtel verläuft.⁴³ Noch immer von der Inneren Stadt durch Glacis und Bastionen getrennt, füllten sich diese Vorstädte schnell zu einem dichten Stadtgefüge, so zählte Wien 1724 bereits 150'000 Einwohner*innen und überschritt 1790 die Marke von 200'000.⁴⁴ In Basel betrug die Bevölkerungszahl um 1774 knapp 17'000.⁴⁵

1814-15 war Wien Austragungsort des *Wiener Kongresses*, welcher die politischen Verhältnisse Europas neu ordnete, in der nachfolgenden Zeit erreichte die Industrialisierung das Wiener Becken und außerhalb des Linienwalls begannen sich erste Fabriken und dazugehörige Arbeiter*innensiedlungen zu bilden. Um die städtebauliche Entwicklung zu regulieren erließ die Niederösterreichische Landesregierung 1829 die erste Wiener Bauordnung. Darin waren unter anderem die öffentliche Sicherheit, sowie die Regelmäßigkeit und das Ebenmaß der Gebäude geregelt.⁴⁶

Um 1837 wurde zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram die Kaiser Ferdinands-Nordbahn als erste Bahnstrecke Österreichs eröffnet, ein Jahr später folgte die Eröffnung des Nordbahnhofs, sechs Jahre bevor der erste Zug nach Basel rollte.⁴⁷ Der wohl größte Wandel in der Stadtentwicklung läutete die Revolution 1848 ein,

deren Folge die Auflösung der feudalen Grundherrschaft Österreichs bedeutete: Es wurde ein provisorisches Gemeindegesetz erlassen, dessen Paragraph 2 des ersten Abschnitts folgendes festlegt: „Vorstädte haben mit der eigentlichen Stadt immer eine einzige Ortsgemeinde zu bilden“.⁴⁸

Durch die daraus resultierende Eingemeindung der Vorstädte wurden die Befestigungsanlagen obsolet. Auf Anordnung des Kaisers vom 20. Dezember 1857, wurden sie ab 1858 geschleift.⁴⁹ Auf der freigewordenen Fläche entstand nach mehreren Wettbewerben bis 1865 die Ringstraße mit ihren Prachtbauten und Grünanlagen.⁴⁵ Zwischen 1850 und 1871 wurden die Vorstädte eingemeindet, 1890 folgten die Vororte, namentlich die Gebiete außerhalb des Linienwalls.

Mit deren Eingemeindung wurde Wien zur Millionenstadt. Es brauchte eine überarbeitete Bauordnung, welche Mindeststandards für die Lebensqualität sicherte. Das enorme Bevölkerungswachstum hat dazugeführt, dass Wien zwischen 1869 und 1910 die viertgrößte Stadt der Welt war, ehe diese Position durch Chicago überflügelt wurde.⁵⁰ 1916 erreichte die Bevölkerung Wiens mit 2'239'000 Einwohner*innen ihren bisherigen Höchststand.⁵¹

Die Geschwindigkeit des Wachstums zwischen 1848 und dem Ersten Weltkrieg, vor allem durch Landflucht und der Monopolstellung im Kaiserreich bedingt, führte zu einer städtebaulichen „Massenproduktion“. Die historischen Ausfallstraßen wurden begradigt aber in ihrer Linienführung grundsätzlich beibehalten, das Straßennetz dazwischen wurde systematisch angelegt.

Nach der Gründerzeit, im Roten Wien entstand mit den Gemeindebauten eine neue, das Stadtbild prägende Bautypologie, bestehend aus mitunter festungsähnlichen Großformen (vgl. *Karl Marx Hof, Reumannhof*).⁵² Fortan erfolgte die Bebauung nicht mehr der gründerzeitlichen Blockrandbauweise, die Stadt breitete sich in der Fläche aus. Trotz des Bevölkerungsrückgangs vergrößerte sich das Siedlungsgebiet in der Nachkriegszeit erheblich weiter, so hat sich der Gebäudebestand zwischen 1951 und 2011 verdoppelt.⁵³ Dies ist wie in Basel auf die immer größer werdende, durchschnittliche Wohnfläche pro Person zurückzuführen; im Jahr 2018 betrug sie 38 Quadratmeter.⁵⁴

2.3.1 Die wesentlichen Gemeinsamkeiten/Unterschiede zu Basel

Im Unterschied zu Wien war Basel nie Hauptstadt eines größeren Gebietes. Durch ihre wachsende Bedeutung und die de facto Monopolstellung im Kaiserreich erlangte Wien einen unvergleichbaren Einfluss, welcher während der Industrialisierung aufgrund des Arbeitsmarktes und des riesigen Beamtenapparates eine Landflucht auslöste.⁵⁵ Basel hatte dieses Privileg nie. Größten Einfluss hatte die Stadt im Mittelalter als Sitz eines Fürstbischofs: Das Bistum erreichte im Südwesten den Bielersee, im Norden schloss es das Rheintal bis Colmar mit ein. Dieses Einflussgebiet verlor die Stadt jedoch mit der Reformation im Jahre 1529, als der

Bischof und der geistliche Adel vertrieben wurde.⁵⁶ Danach blieb Basel Kantonshauptstadt, die nach der Kantonstrennung 1833 ohne Hinterland verblieb.⁵⁷ Erst durch das Aufkommen der Seidenindustrie und später der Chemie gewann die Stadt wieder an Einfluss, diesmal als Wirtschaftsstandort.⁵⁸ 1904, mit der Inbetriebnahme des modernen Rheinhafens erhielt Basel den einzigen Zugang der Schweiz zum internationalen Wasserweg.⁵⁹ In Österreich hingegen ist der gesamte Verlauf der Donau schiffbar. Die Chemie- und Pharmaindustrie brachte Basel heute auf die internationale Spitzenposition. Diese, erst durch die Industrialisierung errungene Bedeutung widerspiegelt sich auch in der Bevölkerungsentwicklung: Während Wien ab dem 1. Weltkrieg Einwohner*innen verlor, setzte sich der Anstieg in Basel bis in die 1960er Jahre fort.⁶⁰ Der nach 1970 einsetzende Rückgang der Bevölkerungszahl bezieht sich nur auf die Kernstadt und resultiert aus der gesteigerten Bedürfnis an Wohnfläche. Während die Stadt Basel in den letzten fünfzig Jahren 50'000 Einwohner*innen verlor, verdoppelte sich die Bevölkerungszahl Agglomeration im selben Zeitraum auf 850'000.⁶¹

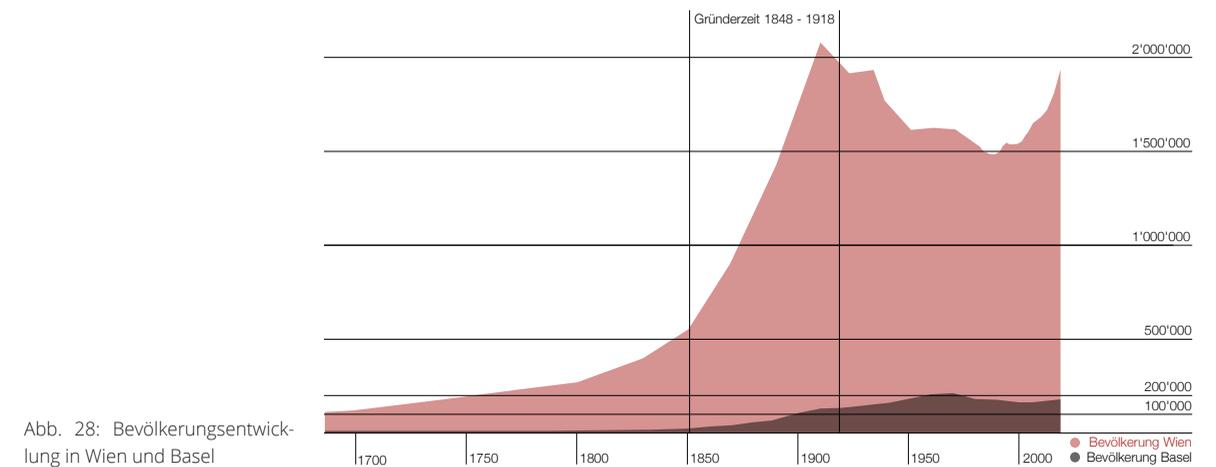


Abb. 28: Bevölkerungsentwicklung in Wien und Basel

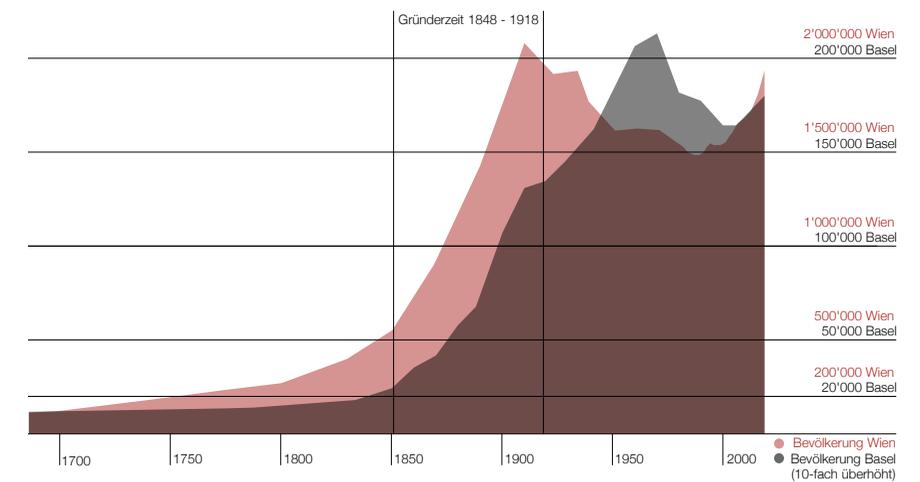
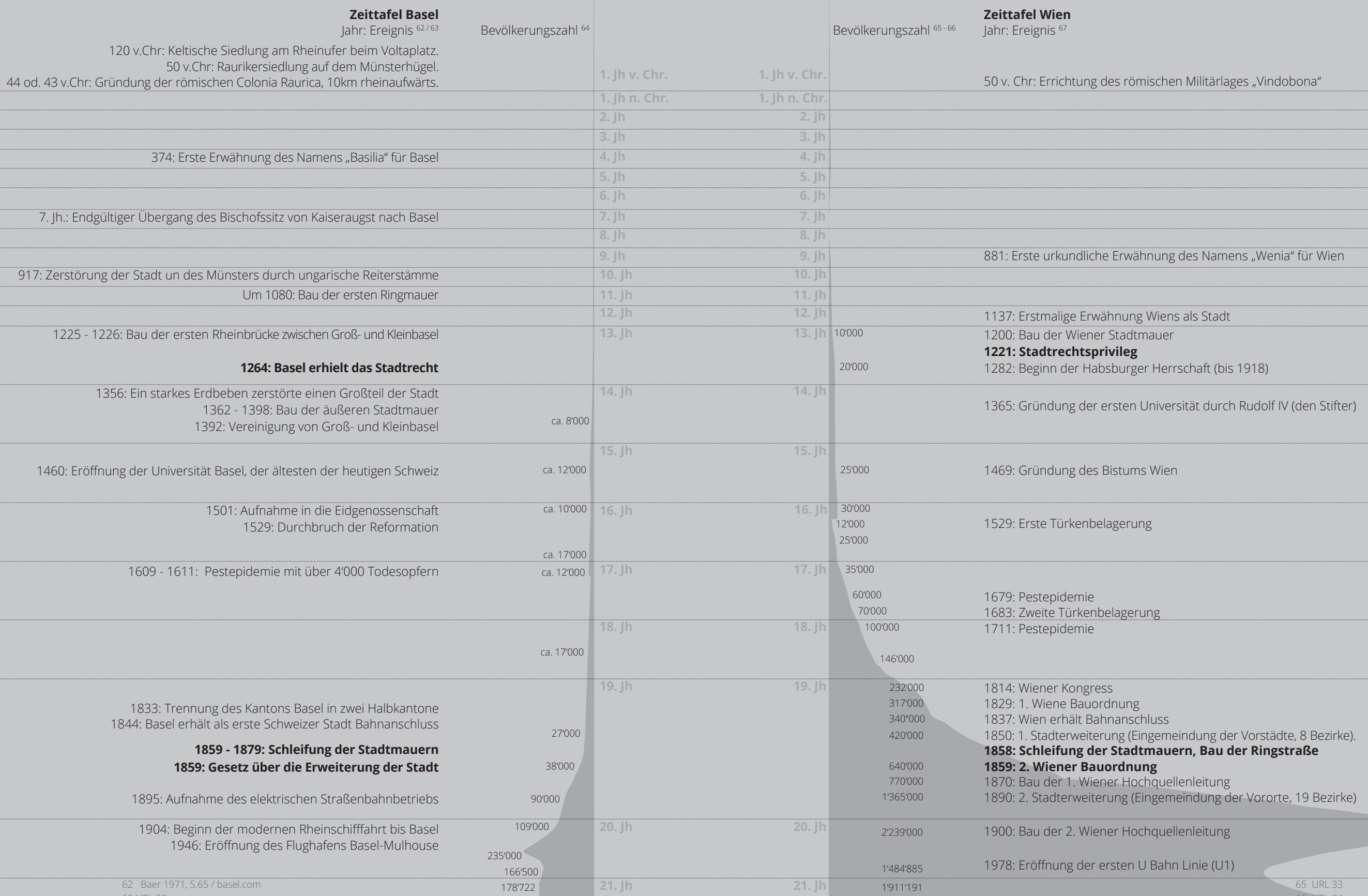


Abb. 29: Bevölkerungsentwicklung in Wien und Basel
 Basel ist 10mal überhöht dargestellt (1 Einwohner*in Basel = 10 Einwohner*innen Wien)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



62 Baer 1971, S.65 / basel.com

63 URL 32

64 Statistisches Amt Basel Stadt, Wohnbevölkerung und bewohnte Gebäude nach Gemeinde seit 1774

65 URL 33

66 URL 34

67 URL 35

2.4 MERKMALE DER GRÜNDERZEITLICHEN STADT

2.4.1 Die Gründerzeit

Bei der Definition dieser Epoche existieren einige Abweichungen: In Deutschland umfasst die Gründerzeit strenggenommen nur den Zeitraum der ersten zwei Jahre nach der Gründung des Deutschen Kaiserreichs 1871.⁶⁹ Aus kulturgeschichtlicher Sicht wird die Gründerzeit jedoch als ganze Epoche ab den 1840er Jahren bezeichnet, ihr Ende stellt der Erste Weltkrieg dar. In Österreich wird die Revolution von 1848 als Beginn der Gründerzeit, der Zerfall der Monarchie 1918 als deren Ende betrachtet.⁷⁰

Prägend für diese Zeit war die rasante Industrialisierung, verbunden mit dem Einsatz neuer Errungenschaften wie der Eisenbahn und der Elektrizität. Die Agrargesellschaft wandelte sich allmählich zu einer Industriegesellschaft: Während zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch der größte Teil der europäischen Bevölkerung in bäuerlich geprägter Umgebung zu Hause waren, setzte ab Mitte des 19. Jahrhunderts eine vergleichsweise Landflucht ein. Gleichzeitig waren die politischen Strukturen Europas im Umbruch (Abschaffung der Grundherrschaften), was nicht zuletzt in der Entfestigung der Städte resultierte.⁷¹ Das Zusammenspiel all dieser Entwicklungen führte dazu, dass die Städte ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts flächen- und bevölkerungsmäßig in noch nie dagewesenem Ausmaß expandierten.⁷²

2.4.2 Die gründerzeitliche Stadt

Der rasante Urbanisierungsprozess erforderte schnell realisierbare und funktionale Stadttypologien. Die daraus resultierende Rationalität zeigt sich deutlich im Gesicht der gründerzeitlichen Stadt: Das rasterförmig angelegte Straßennetz teilt den Stadtkörper in gleichmäßige, meist rechteckige oder trapezförmige Blocks mit geschlossener Randbebauung. Ring- und Ausfallstraßen wurden als

breite Boulevards angelegt, mit Alleen stark durchgrünt und reich ausgestaltet. Die meisten Straßenräume, vor allem diejenigen in Nebenlagen, erwecken allerdings durch ihre gleichbleibenden Traufhöhen und durchgehenden Gesimse den Eindruck einer „Rue Corridor“, eines uniform durchgestalteten Straßenraums.⁷³ Um den einzelnen Vierteln trotz diesem standardisierten Kontext eine eigene Identität zu verleihen, wurden öffentliche Gebäude besonders hervorgehoben: Kirchen, Schulhäuser oder Verwaltungsgebäude wurden als dominante Solitäre mit Abstandsgrün oder durch ihre axiale Positionierung mittig auf einer Platzsituation errichtet. Während Wohnbauten oft im zurückhaltenden Stil des Neoklassizismus oder später im etwas reicheren Neobarock erbaut wurden, sind öffentliche Bauten vorwiegend in markanter Neogotik und Neorenaissance gehalten. Letzteres gilt vor allem für Schulen, da die Renaissance als Sinnbild für geistige Errungenschaften verstanden wurde.⁷⁴

Symmetrieachsen spielen in der gründerzeitlichen Stadtplanung eine sehr wichtige Rolle, einige Stadtgrundrisse erhalten dadurch fast ornamentalen Charakter.⁷⁵ Ganz regelmäßig, wie man es von idealisierten Planstädten kennt, wurden die Stadterweiterungsgebiete jedoch nur selten realisiert. Wichtige, schon bestehende Ausfall- und Verbindungsstraßen wurden zwar soweit möglich begradigt, ihr Verlauf blieb aber in seinen Grundzügen meistens erhalten.⁷⁶ Bei der Anlage dazwischen liegender Straßen wurde jedoch darauf geachtet, dass sie in sich, wo immer möglich, im rechten Winkel schneiden.⁷⁷ Besitzer bestehender, den künftigen Straßenverlauf störender Liegenschaften, wurden mittels Steuerentlastungen angeregt, diese der Stadt zu verkaufen. Als Anreiz galt in Wien 1859 für Baufelder der „Stadterweiterungsgründe“ eine Steuerfreiheit auf 30 Jahre. Später zeigte sich die Stadt etwas weniger großzügig, so gab es 1881 noch einen Steuernachlass auf 12 Jahre.⁷⁸



Abb. 30: Basel, Mattheusquartier, Aufnahme von 1930: Blockrandbebauung, freigespielte, monumentale neugotische Kirche und ein Schulhaus als „Bildungspalast“ in Neorenaissanceformen. Staatsarchiv Basel Stadt.

Den Platz als Ort der Begegnung, als städtische Bühne, wie man ihn von den mittelalterlichen Städten kennt, findet sich in der gründerzeitlichen Stadtplanung kaum mehr. An seine Stelle ist der Park getreten, eine grüne Lunge, welche der Nachbarschaft Zugang zu Erholung und Freiraum, Luft und Licht bedeutete.⁷⁹

Bildeten in den gewachsenen Städten die Objekte Begrenzung des Raums, so wurden in der gründerzeitlichen Stadtplanung Objekt und Raum getrennt behandelt. Diese Trennung führte dazu, dass sich als häufigste Platzform das Freihalten eines gesamten Baufeldes etablierte. Die Straßen führten nicht mehr über den Platz, sondern an ihm vorbei. In Wien wurden solche Anlagen meist als kleiner Stadtpark oder aber auch als Marktplatz konzipiert. Erstere Typologie findet man mit dem Winkelried- und Gotthelfplatz auch in Basel. Kleine Plätze oder Nischen sind sehr selten. In einigen Fällen sind Kreuzungspunkte nach der Art von Ildefons Cerdàs *Plan Eixample* in Barcelona mittels abgeschrägter Ecken als Platz ausgebildet. In Basel trifft dies auf den Erasmus- und Tellplatz zu, in Wien auf den Gellert- und Quellenplatz.

Die Straßen der gründerzeitlichen Stadt waren in der Regel sehr belebt. Grund dafür war zum Einen die damals viel höhere Personenbelegung der Wohneinheiten, zum andern gab es noch keine Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit, wie dies in der *Charta von Athen* beschlossen wurde. Bei gründerzeitlichen Gebäuden galt vor allem die senkrechte Trennung, wobei das Erdgeschoss meist eine gewerbliche Nutzung beinhaltete, während in den Obergeschoßen gewohnt wurde.

2.4.3 Entwicklung Gründerzeitlicher Viertel in der Nachkriegszeit

Die Wohnungsgrößen gründerzeitlicher Mietshäuser erwiesen sich auf Grund steigender Platzbedürfnisse nicht mehr als zeitgemäß. An besseren Lagen wurden Kleinwohnungen zu größeren Einheiten zusammengelegt, andere, wo zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine ganze Familie wohnte, wurden fortan von nunmehr einer oder zwei Personen bewohnt. Dies hatte zur Folge, dass auf gleicher Fläche nun deutlich weniger Menschen lebten. So verlor beispielsweise die Wiener Josefstadt seit 1910 über die Hälfte der Bevölkerung.⁸⁰ Diese Ausdünnung wirkte sich auch auf die Erdgeschoßzone und ihre Nutzer*innenfrequenz aus: Läden verloren Kundschaft, Gastronomiebetriebe ihre Gäste. Viele Betriebe konnten sich nicht mehr halten, was die Leerstandsrate in die Höhe trieb. Unterstützt wurde das Ladensterben durch die Verlagerung vieler Einkaufsmöglichkeiten an den Stadtrand, woran das aufkommende Automobil und das sich dadurch wandelnde Mobilitätsverhalten nicht ganz unschuldig war.⁸¹ Mit den Leerständen wurde unterschiedlich umgegangen: In Wien wurden zahlreiche Erdgeschoße zu Garagen umgebaut, in Basel entstanden aus Ladenlokalen Wohnungen und Büros.

Nicht jedes Gründerzeitviertel entwickelte sich gleichermaßen: In Bahnhofsnähe oder an stadtgeographisch unattraktiven Lagen bleiben umfassende Sanierungen aus. Bedingt durch nachlässigen Unterhalt ergaben sich Substandardwohnungen,

wodurch sich auch die Bewohnerschaft wandelte: Es entstanden Problemviertel, soziale Brennpunkte mit Nebenerscheinungen wie dem Rotlichtmilieu.

Nicht zuletzt auch wegen der durchs Auto errungenen Mobilität gewann gleichzeitig die Agglomerationen an Attraktivität: Wer es sich leisten konnte, zog aus der „grauen Stadt“ in die „grüne Agglomeration,“ mit fatalen Folgen für das zunehmend zersiedelte Landschaftsbild.⁸²

2.4.4 Verdrängung und Gentrifizierung

Seit der Ölkrise und der damit verbundenen sukzessiven Abkehr von der automobilen Gesellschaft, steigerte sich aber die Nachfrage nach genau diesen dicht bebauten Gründerzeitvierteln an zentraler Lage erheblich. Kurz vor der Jahrtausendwende begann eine fast systematische Aufwertungswelle einzusetzen (vgl. 3.5.1) Maßnahmen zur Attraktivierung dieser Viertel trieb die Bodenpreise in die Höhe. Liegenschaften wechselten ihre Besitzer, viele davon wurden totalsaniert, den Mieter*innen wurde gekündigt. Umfassende Erneuerungen erzeugten ein „Upgrading“ des Wohnstandards.⁸³ Faktoren wie die flexible Raumnutzung und die hohen Decken machten gründerzeitliche Bauten zu attraktiven Investitionsobjekten. Diese Veränderungen führten vielerorts zu einer Dominanz einkommensstarker Haushalte, mit teils verheerenden Auswirkungen auf das sozialräumliche Klima. Es entstehen zunehmend „Wohn-Monokulturen“, dies aus zwei Gründen: Einerseits sinkt aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte die Nachfrage auf das Erdgeschoß, andererseits generieren gewerbliche oder gastronomische Nutzungen Konfliktpotenzial mit der Bewohner*innenschaft des gehobenen Standards.

Die Schere zwischen den sich widersprechenden Bedürfnissen offenbart zunehmend ihr Verdrängungspotenzial: Durch die Gentrifizierung wechseln ganze Stadtteile ihre Ausstrahlung, wie es beispielsweise in den ehemals jungen, alternativ geprägten und belebten Viertel in Zürich Aussersihl, Berlin Kreuzberg, aber auch in einigen Wiener Bezirken zu beobachten ist. Das Ausmaß der Veränderung ist grundsätzlich von der Attraktivität der Umgebung abhängig: Stark befahrene Straßen und eine allgemein eher lärmbelastete Umgebung halten diesen Verdrängungsprozess auf, während Verkehrsberuhigungen und Aufwertungen ihn beschleunigen. Es entsteht sozusagen ein Paradox: Das Quartier kann zu Tode aufgewertet werden.⁸⁴

3 AUSGANGSLAGE

3.1 Die Stadt als Lebensraum des Menschen 48

3.2 Die Straße als Ort der Begegnung 52

3.3 Die Verkehrsberuhigung - Geschichte 58

3.4 Die Verkehrsberuhigung - Formen 62

3.5 Bisherige Maßnahmen in Basel 68

3.6 Bisherige Maßnahmen in Wien 78

3.1 DIE STADT ALS LEBENSRAUM DES MENSCHEN

3.1.1 Die ewige Diskussion über die Definition

Befasst man sich mit dem urbanen Kontext, ist die übliche Frage der Definition dessen, was unter dem Term *Stadt* verstanden wird, fast unvermeidbar. Zahllose Architekt*innen, Urbanist*innen und Soziolog*innen äußerten sich schon zu diesem Thema, was in einer entsprechend breitgefächerten Auslegung an Definitionen resultierte. Zum Beispiel der deutsche Historiker Franz Irsigler definiert die Stadt folgendermaßen: „Stadt ist eine vom Dorf und nichtagrarischen Einzwecksiedlungen unterschiedene Siedlung relativer Größe mit verdichteter, gegliederter Bebauung, beruflich spezialisierter und sozial geschichteter Bevölkerung und zentralen Funktionen politisch-herrschaftlich-militärischer, wirtschaftlicher und kultisch-kultureller Art für eine bestimmte Region oder regionale Bevölkerung. Erscheinungsbild, innere Struktur sowie Zahl und Art der Funktionen sind nach Raum und Zeit verschieden: Die jeweilige Kombination bestimmt einmal die Individualität der Stadt, zum anderen ermöglichen typische Kombinationen die Bildung von temporären und regionalen Typen oder Leitformen, je nach den vorherrschenden Kriterien.“¹

3.1.2 Der menschliche Lebensraum

Fakt ist, der Mensch lebt in Siedlungen, seit er im Neolithikum, vor 8'000-10'000 Jahren, sesshaft wurde. Dabei handelte es sich jedoch zunächst um vergrößerte Verbände, Zusammenschlüsse verschiedener Stämme, welche oft nicht von Langem Bestand waren. Die ersten nachweisbaren Städte nach unseren Vorstellungen entstanden um etwa 4000 vor Christus in Mesopotamien, dem heutigen Grenzgebiet zwischen dem Iran, Irak und der Türkei². Ab diesem Zeitpunkt entwickelte sich die Stadt zwar weiter, blieb in ihrem Grundprinzip jedoch das Selbe: Ein Konglomerat aus privaten und öffentlichen Räumen, durchzogen mit einem

Netz aus Straßen und Plätzen, Arbeits- und Lebensraum für den Menschen. Aldo Rossi bringt in seiner Schrift *Die Architektur der Stadt* 1966 die Beständigkeit der Stadt auf den Punkt, wo er schreibt „dass Menschen kommen und gehen, aber die Stadt in ihrer zeitlosen Würde bestehe“. Rossi führt weiter an, „dass die Wissenschaft vom Städtebau vermutlich eines der wichtigsten Kapitel der Kulturgeschichte ist“.³ Die Stadt als Lebensraum des Menschen trifft jedoch erst seit neuerer Zeit für die Mehrheit der Weltbevölkerung zu, so leben heute 55 Prozent in Städten, Tendenz stark steigend, während der Rest nachwievor in rural geprägtem Umfeld lebt.⁴ Obwohl sich diese Arbeit ausschließlich mit dem urbanen Umfeld befasst, ist die Diskrepanz zwischen Stadt- und Landbevölkerung als immer wiederkehrendes Phänomen essenziell für die Entwicklung des Lebensraums Stadt ist. Die Subjekte der Differenzierung sind jedoch dauernden Veränderungen unterzogen: Während die Abgrenzung der Stadt- zur Landbevölkerung in früheren Zeiten standesbedingter Natur war, sind es heute überwiegend politische und verkehrsorientierte Ansichten. Ein Beispiel dafür ist das Auto: War es in der Mitte des 20. Jahrhunderts fast gänzlich der städtischen Bevölkerung vorbehalten, zeigt sich heute in der ruralen Gesellschaft stärker verankert und verbreitet, als in den Städten, wo die Anzahl der autofreien Haushalte deutlich steigt und im Fall von Zürich, Basel und Bern schon eine Mehrheit ausmacht.⁵ Gerade unter älteren Generationen ist jedoch die Ansicht immer noch weit verbreitet, dass das Auto in die Städte gehört.

3.1.3 Die autogerechte Stadt

Während sich die Städte in ihrer Entwicklung laufend den Bedürfnissen ihrer Bewohnerschaft gerecht anpassten, so begannen sie sich seit den Nachkriegsjahren den Maßstäben der modernen Mobilität zu fügen. „Die Städte wurden nicht mehr für den Menschen geplant, sondern fürs Auto“⁶. Diese Worte stammen vom emeritierten Professor Hermann Knoflacher. In mittelalterlichen Städten galt das Maß des Menschen, dieses wurde in Städten des 20. Jahrhunderts durch die *Person per Car-Unit*, die PKW-Einheit verdrängt.⁷ In einem seiner Vorträge erwähnte er, dass es noch 1960, als er nach Wien zog, unvorstellbar gewesen sei, dass dereinst die Kinder und Jugendlichen nicht mehr auf der Straße Fußball spielen können.⁸ Keine zehn Jahren später war dies aber schon Realität. Fast flutartig ergossen sich die Autos in die Städte und füllten auch den letzten Freiraum mit ihresgleichen auf. Ob auf dem Wiener Stephansplatz oder vor dem altherwürdigen Basler Münster, es war selbstverständlich, dass man sein Auto überall abstellen kann. Einkaufsstraßen waren von Parkplätzen gesäumt, man ging nicht mehr einkaufen, man fuhr einkaufen.

Noch immer sind unsere Städte von der Umgestaltung zu Gunsten der autogerechten Stadt geprägt. Die Strukturelle Veränderung aufgrund des Automobilitäts hat die Form unserer Städte derart verändert, dass mancherorts ein freies Bewegen als menschliches Individuum zwischen den einzelnen Komponenten des

Abb. 32: Die autogerechte Stadt: Trennung der Verkehrsträger, Fußverkehr auf separater Ebene, mehrspurige Stadtautobahnen. Entdichtete Stadt. Leipzig, Friedrich Engels-Platz, Dt. Bundesarchiv.



Stadtgefüges kaum möglich ist. Beispiele für den vergessenen Einbezug des Faktors Mensch sind die Planstädte der Nachkriegszeit, sinnbildlich dafür ist Oskar Niemeyers brasilianische Hauptstadt Brasilia.⁹

3.1.4 Die Stadt der kurzen Wege

Tendenzen wie der seit den 1990er eingeschlagene Weg der *Stadt der kurzen Wege* durchzusetzen, indem bei der Stadtentwicklung darauf geachtet wird, dass ohne auf dein Auto angewiesen zu sein, die alltäglichen Aufgaben wie der Weg zur Arbeit und zur Ausbildung, sowie die Versorgungswege in kurzer Zeit bewältigt werden können. Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat kürzlich angekündigt, dass ihre Stadt zur *Ville du quart d'heure*, zur Viertelstundenstadt in welcher die alltäglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad nicht länger als fünfzehn Minuten betragen sollen. 72% der Parkplätze im öffentlichen Raum sollen umgenutzt werden, zudem wird im gesamten Stadtgebiet ab 2021 Tempo 30 gelten.¹⁰ Seit den frühen 2000er Jahren taucht immer wieder der Begriff Smart City auf: Grundidee dieser Strategie ist mittels Verknüpfung von Sozialer und Technischer Innovationen die Ressourcen zu schonen und gleichzeitig die Lebensqualität in den Städten zu steigern.¹² Mittels langfristigen Rahmenstrategien werden Mobilitätskonzepte erarbeitet und Umweltziele definiert. Kritiker beurteilen die Smart City Strategie als zu technologisiert und wirtschaftsorientiert - es fehlt einmal mehr der Bezug zum Mensch.¹³ Sowohl Wien als auch Basel verfolgen Smart City Strategien.

Abb. 33: Smart City, hier von SBB Immobilien. Begrünte Fassaden und selbstfahrende Busse: sieht die Stadt der Zukunft so aus?



Abb. 34: „La ville à 15 minutes“, Konzept für eine Stadt der kurzen Wege in Paris, initiiert von der Bürgermeisterin Anne Hidalgo.



3.2 DIE STRASSE ALS ORT DER BEGEGNUNG

Innerhalb der Stadt bildet die Straße den mit Abstand größten Anteil des öffentlichen Raums und somit einen hauptsächlichlichen Bestandteil unseres Lebensraums (vgl. Kap. 3.1) Die meiste Zeit außerhalb unserer eigenen Wohnung und der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, befinden wir uns in diesem Raum. Dessen Stellenwert in der Gesellschaft wird oft unterschätzt, meist wird er auf seine Funktion als Verkehrsträger für den (motorisierten) Fahrverkehr beschränkt.

3.2.1 Die Straße vor der Industrialisierung

Im Laufe der Zeit nahm die Straße schon immer eine wichtige Position in unserer Gesellschaft ein. In den gewachsenen Städten des Mittelalters war sie weit mehr als ein Verkehrsweg, sie wurde als Ort des Handels, des Lebens, der Arbeit verstanden. Ein damals weit verbreiteter Straßentyp war der Gassenmarkt, dessen Nutzung bis heute oft an den Straßennamen ablesbar ist, wie im Fall des Heumarktes und der Tuchlauben in Wien oder der zahlreichen „Marktgassen“ in Schweizer Städten. Der Raum zwischen den Häusern war der Raum, in dem man sich traf und an dem sich das Leben abspielte. Nicht nur Handel wurde getrieben, es fanden auch Theateraufführungen und Feiern auf der Straße statt: Zusammen mit den Plätzen war die Straße Mittelpunkt des städtischen Lebens.

In der Renaissance, als erste am Reißbrett entworfene Planstädte entstanden, bekam die Straße zunehmend repräsentativen Charakter zugewiesen. Die Nutzung alleine trat in den Hintergrund, Straßen wurden in ihrer Breite und Erscheinung homogenisiert, unabhängig von ihrer Nutzung¹⁵. Trotz zunehmendem Verkehr von Kutschen und Pferdefuhrwerken blieb der Mensch im bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts Hauptakteur im Straßenbild.¹⁶

Nach und nach wurden Nutzungen von der Straße in eigens dafür vorgesehene Gebäude übersiedelt. So entstanden Markthallen, Theater, Opernhäuser, deren



Abb. 35: Fläche im Besitz der Stadt Basel (Allmend). Wie in fast jeder Stadt, besteht der öffentliche Raum auch in Basel hauptsächlich aus Straßen. Es ist der Raum, in welchem man sich als Besucher*in der Stadt aufhält und bewegt.



Abb. 36 Genf, Schweiz, 1839: Die Straße als Ort des Handels und der Arbeit.

Aktivitäten bis dahin hauptsächlich unter freiem Himmel ausgetragen wurden. Die Straßen und Plätze verloren einen großen Teil ihrer kulturellen und wirtschaftlichen Relevanz, sie beschränkten sich zunehmend auf ihre Funktion als Verkehrsraum. In der Stadtplanung verlagerte sich das Gewicht zunehmend vom Raum zum Objekt. Sinnbildlich für diesen Wandel wurden bereits im 18. Jahrhundert in der planmäßig angelegten Innenstadt von Mannheim nicht die Straßen, sondern die Häuserblocks, die sogenannten „Quadrate“ als adressbildende Einheit bezeichnet.¹⁷ Dieses System konnte zwar bis heute halten, aber außerhalb Mannheims nicht weiter durchsetzen.

3.2.2 Die Selbstverständlichkeit des Autos

Angesichts der Wiener Arbeiter*innenviertel ist es schwierig, sich die gründerzeitliche Straße ohne geparkte Fahrzeuge vorzustellen. Doch dies war nicht immer so: Bei Gefängnisstrafe untersagte die Wiener Straßenpolizeiordnung von 1875 das Abstellen von privaten Gütern und Fahrzeugen im öffentlichen Raum. Noch im Jahr 1931 verstieß nächtliches Parken im Straßenraum gegen das Gesetz, doch das änderte sich mit Einführung der *Nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung* von 1938: Von nun an herrschte Vorrang für motorisierte Verkehrsteilnehmer, Langsame mussten auf schnelle Rücksicht nehmen. Das Parken im öffentlichen Raum war fortan unter Vorbehalt einiger Einschränkungen erlaubt.¹⁸

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese Verkehrsordnung weitgehend beibehalten, im Straßenraum war gesetzlich geregelt, auf den Verkehr Rücksicht zu nehmen, die Aufmerksamkeit lag darin, den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. 1960 wurde der Artikel immerhin so umformuliert, dass erstmals wieder die „Person“ im Mittelpunkt stand. Bis heute stellt sich das Recht und der Schutz des Einzelnen hinter die wirtschaftspolitische Idee der „Volksmotorisierung“. ¹⁹ So nimmt das Auto mittlerweile eine Selbstverständlichkeit in unserer Gesellschaft ein, dass der Bau von Wohnraum automatisch mit der

Erstellung von Parkplätzen einher geht. Zitat Hermann Knoflacher: „Wir bauen Wohnraum für Autos“²⁰ In Wien schreibt die Stellplatzverpflichtung bei Neu- und Zubauten, sowie bei Änderungen der Raumwidmung die Schaffung von einem Stellplatz pro 100 m² Nutzfläche auf dem Bauplatz vor. Gerade letzteres führt dazu, dass in vielen Gründerzeitvierteln die Erdgeschoße zu Garagen umgebaut wurden und immer noch werden. Falls auf einen Stellplatz verzichtet wird, muss entweder eine Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien in der Höhe von 12'000 Euro bezahlt, oder ein Garageplatz im Umkreis von 500 Metern angemietet werden. Eine Kompensation durch Fahrradabstellplätze ist lediglich in der Höhe von 10% der Anzahl Autostellplätzen möglich. Brisantes Detail: Fahrradabstellplätze sind in Wien nach wie vor nicht verpflichtend.²⁰

3.2.3 Das Auto als Hindernis

Betrachtet man eine städtische Straße, zum Beispiel in Wien, so ist diese höchstwahrscheinlich nicht nur Fahrbahn, sondern auch Abstellplatz. Das Auto stellt im Straßenraum in mehrfacher Hinsicht ein Hindernis dar. Es zerschneidet durch seine Präsenz den öffentlichen Raum in Längsrichtung, bildet sozusagen die „Gasse in der Gasse“, indem es den Straßenraum in drei parallel zueinander verlaufende Korridore aufteilt: Zwei schmale, seitliche für den Fuß- und ein mittlerer für den Fahrverkehr. Diese Zonierung wirkt sich äußerst nachteilig auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraums aus: Je enger und schlauchartiger ein Raum, umso schneller will man ihn verlassen.²¹

Gleichzeitig stellt das Auto eine Gefahrenquelle dar und zwar eine aktive, wie auch eine passive: Fahrend agiert es als Unfallverursacher, stehend als Einschränkung des Sichtfeldes, indem es die Sicht auf die Gehsteige und unmittelbar die Fahrbahn betretende Fußgänger*innen verdeckt. Weiter reduziert das Auto die Anzahl Menschen, die physisch im Raum stehen, indem sie statt als zu Fuß gehende Individuen anonymisierte Insassen eines Autos werden - es trägt somit aktiv zur Verödung des sozialen Raums bei, Begegnungen reduzieren sich aufs Minimum.²²

In seinem Buch *Livable Streets* beschrieb der amerikanische Professor für Stadtplanung Donald Appleyard Straßen mit folgenden Worten: „Straßen sind gefährliche, unbewohnbare Umfelder geworden, doch die meisten Menschen leben dort. Straßen müssen neu definiert werden als geschützte Zonen; als bewohnbare Plätze; als Gemeinden; als Wohnfläche; als Orte zum Spielen, Grünflächen und als Teil der lokalen Geschichte. Nachbarschaften sollten geschützt sein, doch nicht bis zur Abschottung von der restlichen Welt.“ Aus einer Untersuchung von drei parallelen Wohnstraßen in San Francisco mit starkem, mittlerem und schwachem Autoverkehr ergab sich das klare Resultat, dass je mehr Autoverkehr vorhanden ist, umso weniger Leben in der Straße herrscht. Die am wenigsten befahrene Straße war die belebteste.²³

3.2.4 Die Rückeroberung der Straße

In den Letzten Dekaden des 20. Jahrhunderts begann sich nach und nach eine Rückbesinnung zum öffentlichen Raum anzukünden. Ob es die Ölkrise und ihre Nebenerscheinungen waren, welche die Grenze des motorisierten Lebensstils aufzeigten, oder ob es die Städte selbst sind, die in der zunehmenden Globalisierung aus wettbewerbsstrategischen Überlegungen ihren öffentlichen Raum wieder zu schätzen lernen, ist nicht ganz klar.²⁴

Fakt ist, in der Bevölkerung setzt langsam ein Umdenken zu Gunsten des Fußverkehrs ein, doch dieser Weg sollte steinig und lang werden. Einen Erfolg stellte sicherlich die am 12. Oktober 1988 verfasste Europäische *Charta für Fußgänger* dar. Insbesondere in deren Artikel 2 wurden erstmals Rahmenbedingungen der Rechte für Fußgänger*innen erläutert:

I. Der Fußgänger hat das Recht, in einer gesunden, offenen Umwelt zu leben und die öffentlichen Straßen und Plätze zu angemessenen Bedingungen für die Sicherheit seiner körperlichen und seelischen Gesundheit frei zu benutzen.“

II. Der Fußgänger hat das Recht, in Stadt- und Dorfzentren zu leben, die Menschen- und nicht autogerecht gestaltet sind und über Einrichtungen zu verfügen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad leicht erreichbar sind.

III. Kinder, ältere Menschen und Behinderte haben ein Anrecht darauf, daß die Stadt einen Ort der Sozialisierung darstellt und ihre ohnehin schwache Stellung nicht noch weiter untergraben wird.²⁵

Durch gezielte Maßnahmen betreffend der Verkehrsberuhigung (Vgl. Kap. 3.3) arbeiten weltweit Kommunen daran, den Straßenraum für die Menschen wieder zurückzugewinnen. Zwei Personen sind hier besonders hervorzuheben, es ist dies der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl, welcher mit seinen Büchern eine Anleitung zur Gestaltung lebenswerter Städte geschaffen hat, sowie der emeritierte österreichische Professor Hermann Knoflacher, der mit seinem *Gehzeug* (tragbarer Holzrahmen in der Größe eines Autos) ab 1975 pointiert die flächenmäßige Ineffizienz des Autos veranschaulichte.

Die Corona-Pandemie führte im Frühjahr 2020 zu verschiedenen Maßnahmen bezüglich des öffentlichen Raums: In Wien wurden Straßen zu Temporären Begegnungszonen erklärt (vgl. Kap. 3.6.5), in Brüssel geschah dies gleich mit der gesamten Innenstadt. In seinem Buch *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr* schrieb Knoflacher 1996: „Kommt der Verkehr zur Ruhe, können Aktivitäten entstehen, die auf städtisches Leben positiven Einfluss nehmen“.²⁷



Abb. 37: New York, Times Square nach Umstrukturierung durch Jan Gehl Architects 2015

Abb. 38: Hermann Knoflacher mit Gehzeug.

3.3 DIE VERKEHRSBERUHIGUNG - GESCHICHTE

Voraussetzung für eine vielfältige Nutzung des Straßenraums ist ein sicheres Bewegen in demselben, dazu bedarf es in den meisten Fällen einer Verkehrsberuhigung.

Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Fußgänger*innen die Straßen noch lediglich mit Pferdegespannen teilen mussten, galten für diese Geschwindigkeiten, wie *Schritt und Trab*, welche auch kontrolliert wurden. Aus Regensburg in Bayern ist ein Fall bekannt, wo April 1847 für „4 Personen Strafen wegen zu schnellen Reitens oder Fahrens mit der Kutsche“ ausgesprochen wurden.³⁰

Als die ersten Autos die Straßen eroberten, wurden auch gleich Geschwindigkeitsbegrenzungen erlassen. Dies jedoch nicht zwingend aus sicherheitstechnischen Gründen, wie ein Beispiel aus Großbritannien zeigt, wo sie von den Bahngesellschaften verfügt wurden, damit durch den Straßenverkehr keine Konkurrenz entstand.³¹ Nichtsdestotrotz wurden die Gefahren des motorisierten Verkehrs bald mal erkannt und auch ernst genommen. So schaffte es der Schweizer Kanton Graubünden sein generelles Autoverbot bis 1925 aufrecht zu erhalten. Man sah im damals neuen Automobil „eine Gefährdung des Verkehrs“ und eine „unerträgliche Belastung der Strassenanwohner“, und bezeichnete es als „lärmendes stinkendes Ungetüm“ sowie als „Luxusfahrzeug für müssige Sportsleute“. ³² Vor dem 1. Weltkrieg versuchten Befürworter das Auto in Graubünden mit zwei Abstimmungen erfolglos durchzusetzen, doch erst 1925, nach der zehnten Vorlage, bekam der Autoverkehr im Kanton grünes Licht.³³

Im damaligen Preußen wurde 1906 eine Polizeiverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen erlassen, welche erstmals das Aufstellen von Verkehrszeichen regelte. Unter anderem galt innerhalb geschlossener Ortschaften eine Maximalgeschwindigkeit von 15 Stundenkilometern,³⁴ 1923 waren in Österreich innerhalb geschlossener Ortschaften schon Geschwindigkeiten von 30 und 40 Stundenkilometern erlaubt.³⁵ Nach und nach begann sich das Automobil als neue Verkehrsform durchzusetzen, was von den Gesetzgebern bewusst gefördert wurde:

Die Reichsstraßenverordnung von 1934 räumte den Kraftfahrzeugen eine Vorrangstellung ein und schaffte gleichzeitig sämtliche Geschwindigkeitslimiten ab.³⁶ Fußgänger*innen mussten fortan die Gehsteige benutzen und durften die Fahrbahn nur noch auf dem kürzesten Weg schnellstmöglich queren.³⁷ Dies möglichst in der Nähe von Kreuzungen. Kinderspiele im Straßenraum waren ausdrücklich verboten und selbst das unbegründete Stehenbleiben am Gehsteig war nicht mehr erlaubt.³⁸ Ein Großteil dieser Regelungen hat bis heute seine Gültigkeit behalten.

Einst das Maß aller Dinge, war der Fußverkehr nun zuunterst in der Hierarchie angelangt; Vorrang galt alleine dem Fahrverkehr. In den 1950er Jahren wurden in Deutschland die ersten Zebrastreifen angelegt, allerdings noch ohne Fußgänger*innenvorrang. Dieser wurde erst im Jahr 1964 eingeführt, was zur Folge hatte, dass die meisten zuvor errichteten Zebrastreifen wieder entfernt wurden. Um den Verkehrsfluss nicht zu behindern, wurden die meisten verbleibenden Überwege durch Lichtsignalanlagen geregelt.³⁹

Als erster Schritt in Richtung Verkehrsberuhigung führten ab 1957 nach einer längeren Zeit ohne Temporegulierungen mehrere europäische Länder, darunter auch Österreich und die Schweiz, im Ortsgebiet zumindest teilweise Tempo 50 ein.⁴⁰

In städtischen Zentren, wo sich trotz der Motorisierung viele Fußgänger*innen aufhielten, trat äußerst zaghaft eine neue Regelung hervor: Die sogenannten „Fahrverkehrsfreien Straßen“. Zwar gab es in Essen mit der Limbecker Straße schon seit 1927 eine ausschließlich dem Fußverkehr vorbehaltene Straße,⁴¹ die erste reine Fußgänger*innenzone Europas entstand dann aber erst mit der Lijnbaan im nach dem Weltkrieg komplett neu aufgebauten Rotterdam.⁴² Diese ist als reine Geschäftsstraße sozusagen als eine offene Mall konzipiert. In Österreich dauerte



Abb. 39: Rotterdam, Lijnbaan: Die erste reine Fußgänger*innenzone Europas. Die Wirkung ist eher die einer Mall als eines städtischen Raums.

30 ADAC Motorwelt, 4/2016, S. 18

31 Lay 1995, S.159ff

32 Maissen, 1968 S.53

33 Simonett 1993, S.37ff

34 Polizei-Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. In:

Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Cassel 38, Mittwoch, den

19. September 1906, S. 313–326

35 Österreichische Nationalbibliothek: Reichsgesetzblatt 1923 I, S. 180

36 § 27, RStVO, 1934 I, S. 463

37 § 37 RStVO, RStVO, 1937 I, S. 1188, vgl. heute § 25 StVO

38 § 43 RStVO

39 URL 44

40 URL 45; Schmidt, Boris, in FAZ vom 06.07.2007

41 URL 46

42 Van der Zee, 2018

es noch bis 1961, als mit der Kammergasse in der Klagenfurter Innenstadt die erste Fußgänger*innenzone entstand.⁴³

In den 1960er Jahren stellte der britische Stadtplaner Colin Buchanan erste Überlegungen vor, in den Städten verkehrsberuhigte Zonen zu schaffen. Er war einer der ersten, die unter „notwendigem“ und „nicht notwendigem Verkehr“ unterscheiden. Letzterer sollte gemäß Buchanan stark restriktiert werden und aus Wohngebieten weitgehend verbannt werden.⁴⁴ Im deutschsprachigen Raum herrschte jedoch weiterhin die Denkweise der „Autogerechten Stadt“ vor, so wurden zum Beispiel in Deutschland 1972 angesichts stark steigender Zahlen an Schulwegunfällen statt den Verkehr sicherer zu machen die Kinder in den „Verkehrsunterricht“ geschickt. Sie erhielten dort nach erfolgreicher Prüfung ein Fußgängerdiplom, ein sogenannter „Führerschein für Kinder“.⁴⁵

Erst in den 1980er Jahren begann man in Wohngebieten tatsächlich den Verkehr zu beruhigen, so entstanden in Deutschland ab 1983,⁴⁶ in der Schweiz⁴⁷ und in Österreich⁴⁸ in den späten 80er Jahren die ersten Tempo-30-Zonen. Bereits in den 1970er Jahren führten die Niederlande sogenannte „Woonerf“, zu deutsch „Wohnhöfe“ ein, wo das Spielen ausdrücklich erlaubt war, Autos dafür nur im Schritttempo, dies bedeutete die Geburt der Wohnstraße.⁴⁹

Zu Beginn der 1980er Jahren führte die französische Stadt Chambéry erfolgreich eine *Aire piétonne* ein, eine Zone, in der Fußgänger*innen Vortritt genießen, für den übrigen Verkehr aber Schrittgeschwindigkeit gilt. Im Gegensatz zu den anderen Beispielen der Verkehrsberuhigung wurde in Chambéry gleich eine Hauptverkehrsstraße durch die Innenstadt in dieser Art umgebaut. Die meisten dieser Zonen beschränkten sich jedoch nur auf kleine Flächen, welche etwas breiter als herkömmliche Schutzwege sind, dafür aber angerammt, so dass querende Fußgänger*innen damit rechnen können, dass die Autos abbremsen und ihnen den Vortritt gewähren. Anfangs gab es Bedenken, da diese Regelung rechtlich nirgends abgesichert war, doch die Bevölkerung ließ sich die Freiheit



Abb. 40: *Aire Piétonne* in Chambéry, Frankreich

Abb. 41: Flanierzone, „Prototyp“ der Begegnungszone in Burgdorf, Schweiz

zu Fuß Vorrang zu genießen nicht mehr nehmen. In den folgenden Jahren hat die Stadt ihre Politik des Zufußgehens langsam aber stetig ausgebaut, vor allem vor Schulen, aber auch an andern Orten wo Bedarf dazu vorhanden ist. Dank dieser Zonen konnten die Unfallzahlen in Chambéry auf die Hälfte des französischen Durchschnitts reduziert werden, was sich bis heute halten konnte. Grund dafür war vor allem auch das wachsende Bewusstsein für den Fußverkehr und die Akzeptanz ihm den Vortritt zu gewähren.⁵⁰

Jahrelang fand die *Aire piétonne* in Chambéry in Frankreich keine Nachahmer, bis sie in der Schweiz Verkehrsfachleute dazu inspirierte, 1996 in der Kleinstadt Burgdorf nahe der Stadt Bern, eine sogenannte „Flanierzone“ zu erproben. Dieses im Rahmen des *Berner Modells*, durchgeführte Pilotprojekt gewährte Fußgänger*innen Vorrang und erlaubte außerdem das Gehen auf der Fahrbahn. Es bestand keine Durchfahrtsbeschränkung, jedoch wurde die Geschwindigkeit auf 20 Stundenkilometer limitiert. Das Konzept der „Flanierzone“ wurde schlussendlich in die rechtlich konkretisierte Begegnungszone überführt. Es gelang, die Begegnungszone politisch breit abzustützen, so dass am 1. Januar 2002 die neue Regelung ins Straßenverkehrsgesetz und die Signalisationsverordnung aufgenommen werden konnte.⁵¹

2008 hat nun Frankreich das Schweizer System der Begegnungszone als *Zone de Rencontre* ins Gesetz übernommen, 2013 folgte schließlich auch die Übernahme in die österreichische Straßenverkehrsordnung, wobei am Grundsatz einige Änderungen vorgenommen wurden (vgl. 3.4.3).

60 43 URL 47 46 Schubert, 1984
 44 Buchanan 1963, S.93 47 URL 49
 45 URL 48 48 URL 50

49 begegnungszonen.ch/about/geschichte 13.08.2020

50 Fussverkehr Schweiz, Bulletin 2008.4, S.2ff
 51 begegnungszonen.ch/about/geschichte/ 13.08.2020

3.4 DIE VERKEHRSBERUHIGUNG - FORMEN

Das folgende Kapitel geht auf die rechtlichen Formen der Verkehrsberuhigung ein. Es beinhaltet gesetzliche Regelungen, nicht aber bauliche Anpassungen wie Bodenwellen, Verschwenkungen und dergleichen. Ziel dieser Veranschaulichung soll eine bessere Übersicht sein, welche gesetzlichen Rahmenbedingungen bestehen, um den Straßenraum lebenswerter zu gestalten.

3.4.1 Fußgänger*innenzone

Wie im vorangegangenen Kapitel erwähnt, entstand diese älteste Form der Verkehrsberuhigung mit der Limbecker Straße in Essen schon in den 1920er Jahren, doch so richtig durchsetzen konnte sie sich erst ab 1980. Heute existiert in Mitteleuropa kaum mehr eine Innenstadt ohne Fußgänger*innenzone, viele Einkaufsstraßen und Altstädte konnten so ihre Aufenthaltsqualität deutlich steigern und erfreuen sich dank dieser Maßnahme auch trotz dem Strukturwandel nach wie vor als gesellschaftlicher Mittelpunkt einer städtischen Siedlung. Sowohl in der Schweiz als auch in Österreich sieht die rechtliche Situation folgendermaßen aus: Wie der Name sagt, sind diese Zonen in erster Linie Fußgänger*innen vorbehalten, wird ein beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf dieser höchstens in Schrittgeschwindigkeit verkehren.⁵² Ausnahmen sind etwa für Anlieferung oder den Fahrradverkehr möglich, müssen immer entsprechend beschildert werden. Möglich ist auch eine zeitliche Begrenzung dieser Ausnahmen, so gibt es beispielsweise Fußgänger*innenzonen, welche außerhalb der Ladenöffnungszeiten mit dem Fahrrad befahren werden dürfen. Diese Regelung ist häufig in Geschäftsstraßen anzutreffen (nicht aber in Wien). Kann der Fahrzeugverkehr nicht vollständig unterbunden werden, so besteht die Möglichkeit eine Begegnungszone einzurichten.⁵³

3.4.2 Begegnungszone (Schweiz)

Als Kompromiss zwischen der restriktiven Wohnstraße und der verkehrsorientierten Tempo-30-Zone entstand im Rahmen *des Berner Modells* diese Form von Verkehrsberuhigung, wo Fußgänger*innen und Fußgänger Vortritt genießen und für den sämtlichen Verkehr eine Beschränkung von 20 Stundenkilometern gilt. Die Durchfahrt ist erlaubt, das Parken nur in dafür gekennzeichneten Bereichen. Die Schweizer Auslegung der Begegnungszone ist sowohl für Wohngebiete, als auch für Stadtzentren und Geschäftsstraßen konzipiert. Gehen auf der Fahrbahn ist gestattet, wie auch das Spielen auf den für den Fußverkehr bestimmten Flächen. Sofern es das Verkehrsaufkommen zulässt, darf im gesamten Straßenbereich gespielt werden, wodurch aber der Verkehr nicht absichtlich behindert werden darf.⁵⁴ Die derzeit höchste Dichte gibt es mit 120 Begegnungszonen in Bern, was nahezu eine auf 1000 Einwohner*innen bedeutet.⁵⁵

3.4.3 Begegnungszone (Österreich)

Im Jahr 2013 wurde das Konzept der Begegnungszone in angepasster Form von der Schweiz übernommen, jedoch ohne Fußgänger*innenvortritt und ohne Spielerelaubnis. Die Begegnungszone in Österreich wird als gekennzeichnete Straße definiert, deren Nutzung durch Fahrzeuge sowie Fußgänger*innen bestimmt ist und wo alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sind.⁵⁶ Sie ist in erster Linie für Geschäftsstraßen, Bahnhofsvorplätze und andere vom Fußverkehr mittel bis stark frequentierten Orten vorgesehen, weniger aber für Wohngebiete.

Nachdem die Mariahilferstraße als erste Begegnungszone für Aufruhr gesorgt hat, ist ihre Akzeptanz mittlerweile stark gestiegen. So dauerte es bei der Rotenturmstraße nicht all zu lange, bis das Projekt einer Begegnungszone realisiert wurde. Mittlerweile hat sich das Modell der Begegnungszone in Wien etabliert, immer mehr Straßen werden nun nach diesem Prinzip umgestaltet, wie beispielsweise die Otto Bauer Gasse und die Neubaugasse.⁵⁷

Im hier zu behandelnden Bereich, nämlich in den gründerzeitlichen Arbeiter*innenviertel sind Begegnungszonen dagegen immer noch eine Seltenheit, dies auch darum, dass sie in der österreichischen Auslegung eher auf Geschäftsstraßen mit Zentrumsfunktion als in Wohnvierteln angewendet werden.

3.4.4 Wohnstraße (Österreich)

In der Wohnstraße gilt Schrittgeschwindigkeit und Vortritt für den Fußverkehr. Radfahrer*innen müssen sich auch an die Schrittgeschwindigkeit halten, dürfen jedoch auch gegen die Einbahn fahren. Autos dürfen nur zu und wegfahren, die Durchfahrt ist verboten.

In Wien gibt es seit 1983 Wohnstraßen, 2018 betrug ihre Zahl 179, mit einer Gesamtlänge von über 33 Kilometern.⁵⁸

Die Initiative *Wien lebt* befasste sich von April bis Dezember 2018 mit der Nutzung und Aneignung der Wohnstraßen im 15. und 16. Wiener Gemeindebezirk. Im Rahmen von Veranstaltungen, Studien und Tests wurde untersucht, wie sich die Anwohner*innen die Wohnstraßen aneignen können und inwiefern sich eine Wohnstraße zu einem „erweiterten Wohnzimmer“ entwickeln kann. So wurden generationenübergreifende Projekte durchgeführt.⁵⁹ Wohnstraßen sollten theoretisch Zonen des Aufenthalts sein, in der Realität überwiegt jedoch meist trotzdem die Nutzung der freien Flächen als Parkplatz.

Nicht alle Wohnstraßen werden von der Bevölkerung angenommen, so wurde zum Beispiel die Schmöllergasse im vierten Bezirk kürzlich wieder zur Einbahnstraße mit Tempo 30 „rückgebaut“, wobei es für das Rückbauen lediglich der Entfernung der Beschilderung bedurfte.⁶⁰

3.4.5 Tempo 30-Zone

Obwohl bei einer Tempo 30-Zone die Fußgänger*innen keinen Vortritt genießen, wird die Unfallgefahr wie auch die Lärmbelastung durch die geringere Geschwindigkeit deutlich reduziert. So ist die Überlebenschance bei einem Aufprall mit Tempo 30 sieben mal höher als bei Tempo 50,⁶¹ der Bremsweg wird von 50 auf 18 Meter reduziert.⁶²

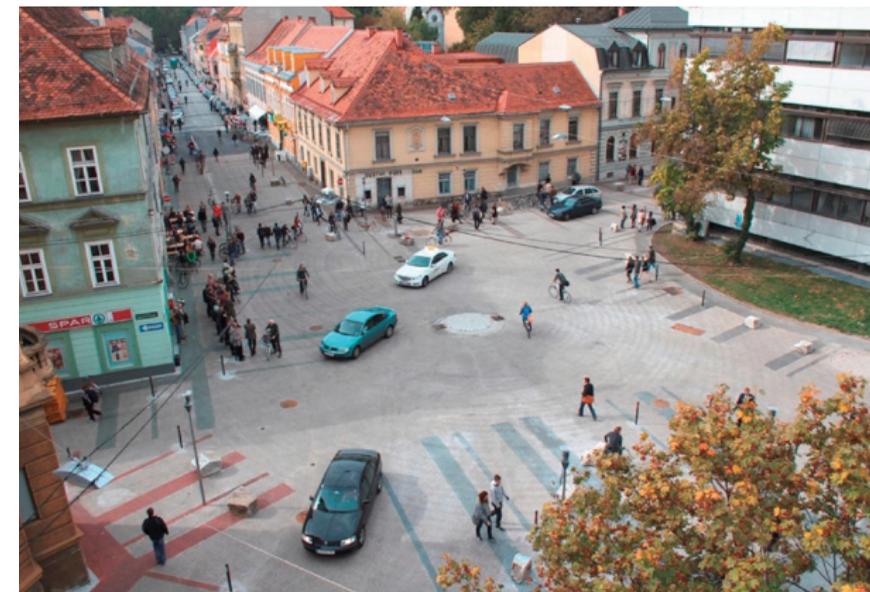
Einführungen von Tempo 30-Zonen gehen meist mit einer Umgestaltung des Straßenraums einher: Fahrbahnverswenkungen oder Bodenwellen sorgen für eine Entschleunigung und Anpassung der Fahrgeschwindigkeit. Oft ermöglichen niedrige Bordsteine ein flächiges Queren der Fahrbahn. Auf Schutzwege wird in der Regel verzichtet, wo dies jedoch der Verkehr nicht erlaubt, sind sie dennoch zugelassen und empfohlen.⁶³

Immer mehr Städte und Kommunen führen flächendeckende Tempo 30-Zonen ein. Vor allem in Wohngebieten, zunehmend werden aber auch stärker befahrenen Straßen in Ortskernen und Subzentren einbezogen.

3.4.6 Shared Space

Die vom niederländischen Verkehrsplaner Hans Mondermann entwickelte Mischfläche setzt anders als herkömmliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht auf restriktive Regeln, sondern auf den Vertrauensgrundsatz und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen. Der Shared Space ist keine formell-rechtliche Form der Verkehrsberuhigung, das Prinzip wird meist im Rahmen von Begegnungszonen, seltener auch von Tempo 30-Zonen realisiert, oft auch nur ansatzweise. Trotz dem Weglassen von Trennlinien und der Reduktion der

Abb. 42: Graz, Sonnenfelsplatz, Shared Space



Verkehrszeichen aufs Allernötigste gelten die herkömmlichen, zonenkonformen Verkehrsregeln wie beispielsweise der Rechtsvorrang. Mittels ortsspezifischen Verkehrsraumgestaltungen, wird ein Gleichgewicht zwischen Fuß-, Rad- und Autoverkehr erzeugt und so die Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert.⁶⁴ Auf Grund der einheitlich gestalteten Flächen wirkt sich dieses Konzept jedoch nachteilig auf Blinde und kognitiv eingeschränkte Personen aus, deshalb werden oft kompromissbehaftete Mischlösungen angestrebt. Ein Beispiel in Österreich ist hierfür der Grazer Sonnenfelsplatz.⁶⁵

3.4.7 Unterschied Österreich - Schweiz

Auf der folgenden Doppelseite findet sich ein Überblick der Unterschiede, der gesetzlichen Bestimmungen betreffend der Wohnstraße und Begegnungszone in der Schweiz und Österreich (3.4.8).

3.4.8 Gesetzliche Grundlagen

Wohnstraße (Österreich), § 76b StVO

(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Wohnstraßen erklären. In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.

(2) In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.

(3) Die Lenker von Fahrzeugen in Wohnstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht behindern oder gefährden, haben von ortsbundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem außerhalb der Wohnstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben.

(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen u. dgl. sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit nach Abs. 3 gewährleistet wird.

(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, daß am Anfang und am Ende einer Wohnstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9c bzw. 9d) anzubringen sind.

Begegnungszone (Österreich), § 76c StVO

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.

(2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsbundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.

(3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.

(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind.

(6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.

Wohnstraße (Schweiz)

Die Wohnstraße wurde 2002 durch die Begegnungszone ersetzt.

Begegnungszone (Schweiz), Art. 22b Signalisationsverordnung

(1) Das Signal „Begegnungszone“ (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

(2) Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

(3) Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Art. 46 Verkehrsregelnverordnung

(2bis) Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, darf die für die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen (z. B. in Wohnquartieren) der gesamte Bereich der Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Verkehrsteilnehmer dadurch weder behindert noch gefährdet werden.

Abb. 43-45: Wohnstraße und Begegnungszone in Österreich im Vergleich mit der Begegnungszone in der Schweiz

Wohnstraße A



Begegnungszone A



Begegnungszone CH



| Straßentyp: | Wohnstraße | Geschäftsstraße | Wohn- / Geschäftsstraße |
|------------------|--|---------------------------|---------------------------|
| Vortritt für: | Fussgänger*innen | Alle gleichberechtigt | Fussgänger*Innen |
| Befahrbarkeit: | Nur Zufahrt / Fahrräder | Ja | Ja |
| Geschwindigkeit: | Schrittgeschwindigkeit | 20km/h (optional 30km/h) | 20km/h |
| Spiele erlaubt: | Ja | Nein | Ja |
| Parken: | Ja | Nur in markierten Feldern | Nur in markierten Feldern |
| Besonderheiten: | Nachrang beim Verlassen Radfahren gegen Einbahn | | |

3.5 BISHERIGE MASSNAHMEN IN BASEL

Im Jahr 2012 definierte der Regierungsrat Basel Stadt über den öffentlichen Raum folgende Leitsätze:

1. Der öffentliche Raum gehört allen.

2. Der öffentliche Raum ist vielfältig nutzbar.

Durch diese Leitsätze, kombiniert mit der Einrichtung zahlreicher Begegnungszonen und Flächen für Spiel und Sport genießt die Stadt Basel den Titel der UNICEF: *Kinderfreundliche Gemeinde*.

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Maßnahmen vorgestellt, welche die Basel gegenwärtig und seit jüngerer Vergangenheit anwendet, um den Straßenraum zu einen lebenswerten Ort aufzuwerten.

3.5.1 Begegnungszonen in Wohnquartieren

Schon vor der offiziellen Aufnahme der *Begegnungszone* (Vgl. 3.4.3) ins Straßenverkehrsgesetz und die Signalisationsverordnung im Jahr 2002, existierten in Basel einige davon, jedoch noch unter der alten Bezeichnung *Wohnstrasse*. Die Ältesten sind die Bärenfelsen- und die Laufenstrasse.⁶⁹ Die frühen Begegnungszonen, welche noch als Wohnstraße entstanden, blicken auf einen langen und komplizierten Werdegang zurück: Der Weg von der Initiierung bis zur Fertigstellung dauerte nicht selten acht bis zehn Jahre und verlangte ein immenses sozialpolitisches Engagement seitens der Bevölkerung.⁷⁰ Dies hatte jedoch nicht nur Nachteile: Die intensive Auseinandersetzung mit der Thematik des öffentlichen Raums bewirkte eine starke Identifikation mit demselben und sorgte dafür, dass sich unter den interessierten Anwohner*innen eine gute Vernetzung entwickelte.⁷¹

Im Rahmen des partizipativen Prozesses *Werk Stadt Basel* konnte die Bevölkerung ab 1997 ihre Wünsche für eine attraktivere Stadt einbringen. Weit verbreitet war der Wunsch nach mehr Bewegungsflächen in den Quartieren. Straßen in Wohngebieten

sollten vermehrt zum Ort des Aufenthaltes genutzt werden können, so entstand das Projekt *Begegnungszonen in der Stadt Basel*. Die Projekte der *Werk Stadt Basel* wurden im *Aktionsprogramm Stadtentwicklung* zusammengefasst, darunter auch die Begegnungszonen, welche in einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe weiterbearbeitet wurden. Im daraus erarbeiteten Vorgehenskonzept wurde festgelegt, wo und unter welchen Umständen Begegnungszonen entstehen können. Gegenwärtig beläuft sich die Zahl der Begegnungszonen auf mehr als 90, bei einer Bevölkerungszahl von 178'722. Im Vergleich dazu hat Wien mit fast zwei Millionen Einwohner*innen 179 Wohnstraßen, was im Verhältnis zur Bevölkerungszahl weniger als einem Fünftel vom Wert Basels entspricht.⁷²

In einem ersten Schritt wurden sämtliche Straßen auf ihre Eignung als Begegnungszonen überprüft; eine Rolle dabei spielten die Funktion der Straße, das angrenzende Verkehrsregime, sowie das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel, da diese möglichst nicht beeinträchtigt werden sollten. Die Abklärung erfolgte unter Einbezug unabhängiger Quartiervereine, welche an Hand bereits bei der Verwaltung vorliegender Begehren je Quartier zwei bis drei potenziell geeignete Straßen vorschlugen. Aus diesen wurden vorerst 30 Straßen zur Weiterbearbeitung ausgewählt.⁷³

Nach einem ausführlichen Gutachten betreffend der Eignung und Auswirkungen auf das Umfeld wurde unter Anwohner*innen und Liegenschaftsbesitzer*innen eine schriftliche Umfrage durchgeführt. Zu dieser wurden ausführliche Unterlagen beigefügt, welche veranschaulichten, wie die Straße umzugestalten sei. Voraussetzung für eine Weiterbearbeitung war die Zustimmung einer deutlichen Mehrheit, welche später auf zwei Drittel der Antwortenden festgelegt wurde.⁷⁴



Abb. 46: Eingang der Begegnungszone Gempenstrasse im Gundeldingenquartier. Die Betonstele ist ein im Stadtraum präsentenes Identifikationsmerkmal der Begegnungszonen. Die Stele ist dreigeteilt: Im oberen Drittel kündigt das offizielle Verkehrsschild die Begegnungszone an, in der Mitte verleiht eine Kinderzeichnung jeder Stele ihre Individualität, und im unteren Bereich sorgt ein „Schlupfloch“ einerseits für eine leichtere Wirkung des Betons, andererseits bietet sie Kindern eine Möglichkeit zum „Durchschlupf“, falls die Stele nicht wie hier von Fahrrädern umstellt ist (vgl. 5.1.4).

Nach Errichtung der ersten zehn Begegnungszonen nahm die Stadt eine Nachevaluation vor. Geschwindigkeiten und Verkehrsströme wurden ausgewertet. Das Ergebnis zeigte, dass kaum Geschwindigkeiten von über 30 Stundenkilometern gemessen wurden, betreffend der in den Begegnungszonen geltenden Obergrenze von 20 Stundenkilometern gab es hingegen relativ häufig Überschreitungen. An den Verkehrsströmen des motorisierten Verkehrs änderte sich nicht viel, wovon man aber auch nicht ausging, da die Begegnungszonen in erster Linie durch Geschwindigkeitsreduktionen und Vortrittsregelungen funktionieren sollten. Neben der Evaluierung wurde die Anwohner*innenschaft über ihre Zufriedenheit mit den Begegnungszonen befragt. Die Resultate erstaunen in einigen Hinsichten: So ist zum Beispiel mehr als die Hälfte der über 69-Jährigen der Meinung, bei einem Umzug nicht mehr an eine Begegnungszone ziehen zu wollen, während 60% der unter 50 Jährigen bei der Wohnungssuche das Vorhandensein einer Begegnungszone als wichtig erachten. Noch erstaunlicher ist die mit über 60% ablehnende Haltung der über 69-Jährigen gegenüber Sitzgelegenheiten und Pflanzentrögen. Gerade Sitzgelegenheiten sind vor allem für ältere Menschen gedacht, um ihnen unterwegs jederzeit die Möglichkeit zur Rast zu bieten.

Um die Kosten möglichst niedrig zu halten, wird beim Einrichten von Begegnungszonen zunächst auf bauliche Maßnahmen verzichtet, nicht aber auf das Einrichten und Aufstellen des dazugehörenden Mobiliars: Jede Begegnungszone wird an deren Anfang und Ende in Form einer „Torsituation“ begrenzt. Markantester Bestandteil dieser ist eine Betonstele (Abb. 46), welche das Schild „Begegnungszone“ trägt, sowie einer Kinderzeichnung, um jeder Straße ihre eigene Identität zu verleihen. In der unteren Hälfte durchbricht ein kreisrundes Loch den Beton, um diesen leichter wirken zu lassen und dem Objekt einen Wiedererkennungswert zu verleihen. Außerdem liegt das Loch so tief, dass es selbstverständlich auch von Kindern durchklettert werden kann.

Ausgestattet ist die Begegnungszone mit standardisiertem Mobiliar, bestehend aus Pflanzentrog und Sitzelementen. Die einheitliche Formensprache steigert den Wiedererkennungswert als Begegnungszone (vgl. Kap. 3.4.4). Um die Anwohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen frühzeitig zu informieren, wird jede zukünftige Begegnungszone bereits im Vorfeld mit Plakaten, auf denen jeweils die wichtigsten Regeln aufgeführt sind, angekündigt. Podiumsdiskussionen und Informationsveranstaltungen sorgen für einen intensiven Austausch während dem Planungsprozess.

Die wohl größte Hemmnis in der Planung von Begegnungszonen sind auch in Basel die Parkplätze. Während die einen Anrainer*innen möglichst alle Parkplätze beibehalten wollen, ist ein Verlangen nach Begegnungsflächen vor allem bei zugezogenen und Familien immer stärker spürbar. Meist werden Lösungen gesucht, um die Aufhebung der Parkplätze möglichst gering zu halten. Dies führt aber jeweils zum Dilemma, dass unter diesen Umständen die Gestaltungs- und

Nutzungsmöglichkeiten bedeutend eingeschränkt werden; übersteigt der Verlust von Parkplätzen jedoch den akzeptierten Umfang, droht das gesamte Vorhaben daran zu scheitern. Die Suche nach einem mehrheitsfähigen Kompromiss stellt gegenwärtig das größte Problem bei der Schaffung neuer Begegnungszonen dar. Oft leiden Begegnungszonen immer noch unter fehlender Wahrnehmung und die schlechter Kenntnis der Regeln in der breiten Bevölkerung. Auch werden die Torsituationen oftmals nicht als Verkehrsschild gelesen und die Tempo-20-Schilder übersehen. Außerdem wünschen sich viele Anrainer*innen mehr und individuellere Gestaltungsmöglichkeiten der Begegnungszonen, sowie eine stärkere Differenzierung gegenüber des „normalen“ Straßenraums. Dank dem partizipativen Verfahren kann aber solchen Wünsche in künftigen Projekten bei entsprechender Nachfrage nachgegangen werden. Die über 90 auf diese Weise entstandenen Begegnungszonen zeigen jedenfalls, dass diese von der Bevölkerung geschätzt werden.⁷⁵

Die Stadt Basel ermutigt die Bevölkerung, Begegnungszonen in ihrer Nachbarschaft zu beantragen. Auf ihrem Internetportal geschieht dies mittels Publikation folgender Anleitung:

„Die Anregung, eine Begegnungszone in einem Wohnquartier zu schaffen, kommt von den Anwohnerinnen und Anwohnern der jeweiligen Strasse. Anwohnerinnen oder Anwohner, die eine Begegnungszone vor ihrer Haustüre möchten, sammeln dafür möglichst viele Unterschriften bei Nachbarinnen und Nachbarn und reichen diese mit einem kurzen Antrag beim Planungsamt Basel-Stadt ein.

Das Planungsamt prüft nochmals, ob sich die Strasse eignet, und erarbeitet mit weiteren Verwaltungsstellen einen Umsetzungsvorschlag. Das Projekt wird allen Anwohnenden dann in einer schriftlichen Umfrage vorgelegt. Zwei Drittel der Haushalte müssen der Begegnungszone zustimmen, damit das Projekt weiter bearbeitet wird. Pro Haushalt gilt eine Stimme.

Anschliessend publiziert der Kanton die Begegnungszone im Kantonsblatt. Gibt es keine Einsprachen, wird die Begegnungszone umgesetzt. In der Regel dauert es vom Antrag bis zur Umsetzung einer Begegnungszone 1,5 Jahre.“⁷⁶

3.5.2 Freiraumkonzept Basel

Damit die Freiräume einheitlich und attraktiv gestaltet, geplant und weiterentwickelt werden können, erarbeitete das Hochbau- und Planungsamt ein die ganze Stadt umfassendes Freiraumkonzept. Hauptinstrument ist der Freiraumplan, dessen Inhalt grob in drei Kategorien unterteilt werden kann: *Bestand, Aufwerten und Neu schaffen*.

Anhand des Freiraumplans werden vorhandene Orte mit einem Punktesystem bezüglich ihren Qualitäten und Defizite bewertet. Dazu gehören Grünanlagen wie Wälder, Parks, naturnahe Zonen, Schul- und Sportanlagen, Familiengärten



Abb. 47: Das Freiraumkonzept Basel dient der Stadt zur strategischen Planung und Vernetzung von Freiraumachsen und Orten der Identifikation.

(Kleingartenvereine), Friedhöfe und der Zoo. Im Straßenraum werden grünpfegte Achsen und Alleen beachtet, in der Landschaft Baumreihen, Baugruppen und Einzelbäume. Weiter werden die wenigen noch landwirtschaftlich genutzten Flächen ausgewiesen. Wo für die Koordination verschiedene Beteiligte gefordert werden, wird dies am jeweiligen Ort aufgeführt.

Ziel ist ein Netzwerk von attraktiven Räumen; hierbei spielen Begegnungszonen, Platzräume stadtbezogene Straßen- und Platzanlagen, sowie Uferpromenaden, Boulevards und übergeordnete Achsen des Langsamverkehrs eine tragende Rolle. Wichtig dabei ist, schon bestehende Orte wie Treffpunkte oder Spielplätze miteinander zu verbinden, damit der Fußweg zwischen den einzelnen Objekten zur Selbstverständlichkeit wird. Liegen mehrere attraktive Orte nahe beieinander fördert dies die Zirkulation dazwischen, was zur Steigerung der Belebtheit des Straßenraums beiträgt.

Orte mit Handlungsbedarf werden speziell hervorgehoben, damit deren Aufwertung bei künftigen Projekten im prioritär behandelt wird.⁷⁷

3.5.3 Gestaltungskonzept Innenstadt

Etwas detaillierter und intensiver als das Freiraumkonzept legt das Gestaltungskonzept Innenstadt die Konzipierung, Möblierung und Nutzungsmöglichkeiten der öffentlichen Flächen fest. Auch wenn dieses Konzept - wie sein Name sagt - auf die Innenstadt zugeschnitten ist, umfasst dessen Reichweite neben der Altstadt auch gründerzeitliche Viertel, insbesondere im Bereich Kleinbasel.

Obwohl die Straßen und Viertel des gesamten Stadtgebietes hohe Aufenthaltsqualitäten bieten sollen, hat die Innenstadt zusätzlich eine übergeordnete Zentrumsfunktion. Ihre Aufgabe liegt darin, als Zentrum einen Ort der Identifikation und Vertrautheit sowohl für die Bewohner*innen, als auch für Besucher*innen unabhängig von deren Alter, Geschlecht oder Herkunft darzustellen. Auf die Gestaltung des Öffentlichen Raums als Wohnzimmer, als Ort der Behaglichkeit, der Begegnung und des Austauschs wird hier besonderen Wert gelegt. Dies nicht zuletzt, weil zu beliebten, gut angenommenen Objekten deutlich mehr Sorge getragen wird, als zu unbeliebten und unbehaglichen.⁷⁸



Abb. 48 (links) und 49 (rechte Seite): Matthäusstrasse, Minimale Eingriffe mittels Raummöblierung schaffen kleine Orte des Verweilens (vgl 5.1.2).

Abb. 50: MEIN DEIN UNSER Feld in der Neuensteinerstrasse

Abb. 51: Broschüre „Uuse uff d'Strooss!“ Spielfibel und Ratgeber vom Bau- und Verkehrsdepartement für die spielerische Nutzung verkehrsarmer Straßen.

3.5.4 Elemente im öffentlichen Raum

Eine hohe Aufenthalts- und Freizeitqualität ist essenziell, damit der öffentliche Raum von der Bevölkerung angenommen wird. Die Stadt Basel erarbeitete einen Normenkatalog standardisierter Stadtmöblierung, welche auf die unterschiedlichen Nutzungsorientierungen öffentlicher Raumtypen angewendet werden kann. Durch einen wiedererkennbaren Stil bei der Raumgestaltung wird ein behagliches, vertrautes und wohnliches Gefühl in der Bevölkerung erreicht. Bänke und Brunnen, sowie weiteres Stadtmöbiliar wird in einer einprägsamen Formensprache ausgestaltet, dass sich die Nutzer*innen leicht damit identifizieren können.⁷⁹

3.5.5 MEIN DEIN UNSER Feld

Entsprechend der Größe eines Parkfeldes findet sich in einigen Begegnungszonen ein *MEIN DEIN UNSER Feld*. Mit einem entsprechenden Schriftzug versehen, bietet es Freiraum zur Nutzung entsprechend der Wünsche und Bedürfnisse seitens der Anwohner*innen. Es kann entweder flexibel oder aber auch permanent möbliert werden. Das Feld wurde vom Planungsamt Basel-Stadt im Rahmen eines Pilotprojekts entwickelt kam wurde beispielsweise in der Neuensteiner- und der Lothringerstrasse bereits realisiert.⁸⁰



3.5.6 Spielkiste und Broschüre *Uuse uff d'Strooss!*

Auf Wunsch der Anwohner*innen erhalten die Begegnungszonen ergänzend zu der Standardmöblierung, bestehend aus Sitzbänken und Pflanzentrögen jeweils auch eine Spielkiste. Das Bau- und Verkehrsdepartement stellt Standort und Kiste zur Verfügung, die Bestückung mit Spielzeug und anderen für die Begegnungszone dienlichen Materialien obliegt den Anwohnenden. Solche Spielkisten finden sich in diversen Begegnungszonen, wie beispielsweise der Efringer-, Stöber- und auch der Bärenfelsenstrasse. Damit vor allem die jüngere Generation sich der Straße wieder annimmt und den öffentlichen Raum buchstäblich bespielt, lancierte das Bau- und Verkehrsdepartement eine Gratisbroschüre mit dem baseldeutschen Namen *Uuse uff d'Strooss!*, was soviel bedeutet wie *Raus auf die Straße*. Mehr als dreißig, zum Teil vergessen gegangene Spiele werden anschaulich erklärt und den Kindern schmackhaft gemacht. Zusätzlich vermittelt die Broschüre Tipps, welche Straßenräume fürs Spiel geeignet und freigegeben sind: Es sind in erster Linie Begegnungszonen in Wohngebieten, aber auch einige schwach befahrene Tempo-30-Zonen, welche als Spielfläche genutzt werden dürfen. Verhaltensregeln und Ratschläge zur verbesserten Sicherheit, sowie Anregungen welche Materialien und Utensilien sich am besten fürs Spiel auf der Straße eignen, runden die Broschüre ab. Ein Gang durch die Basler Wohnquartiere bei schönem Wetter liefert den Beweis, dass die Straßen von der jüngsten Generation sehr gut angenommen werden - die Straße ist viel mehr als eine Verkehrsfläche: Die Kinder der Nachbarschaft lernen einander kennen und schließen untereinander Freundschaften fernab von familiären und kulturellen Grenzen.⁸¹



Abb. 52 (oben): Durchgezogener Gehsteig entlang der Klybeckstrasse: Fußgänger*innen haben Vorrang und können einmündende Straßen ohne Niveauunterschiede queren. Wichtig: Damit sich Personen mit eingeschränkter Sehfähigkeit trotz fehlendem Randstein orientieren können sind Blindenleitlinien angebracht.

Abb. 53: Situation in Wien Favoriten (Quellenstraße, im Hintergrund der Gellertplatz): Häufige Unterbrechungen der Gehsteige mindern den Komfort des Zufußgehens. Fußgänger*innen sind gezwungen, Sicherheitslinien und Sperrflächen zu überqueren.

3.5.7 Trottoirüberfahrten

Ein wichtiger Kritikpunkt der autoorientierten Stadtplanung sind die Kreuzungsbereiche: Gehsteige sind oft ein Flickwerk immer wieder durch Querstraßen unterbrochener Fragmente. Basel wendet seit einigen Jahren bei Kreuzungen durchgehende Gehsteige entlang der bevorrangten Straße an, während die Nebenstraße über eine Trottoirüberfahrt erreicht wird. Das heißt, dass die Fußgänger*innen entlang der übergeordneten Straße einmündende Straßen nicht queren müssen, sondern der Gehsteig durchgehend längs dieser durchgezogen ist. Fußgänger*innen haben auf dem Gehsteig immer Vortritt, auch wenn sie eine einmündende Straße queren, Fahrzeuge aus dieser haben wiederum Nachrang, welcher nicht durch zusätzliche Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden muss. Die Trottoirüberfahrten erlauben ein sicheres, attraktives und unterbrechungsfreies Gehen entlang übergeordneter Straßen, somit besteht nicht nur für den Fahr- sondern auch für den Fußverkehr der Charakter einer durchgehenden, wichtigen Achse.⁸¹

3.5.8 Parkplatzkonzept

Ein Thema, welches auch in Basel für viel Gesprächsstoff sorgt, ist die Reduktion von Parkplätzen motorisierter Fahrzeuge. Ziel der Mobilitätsstrategie des Bau- und Verkehrsdepartements der Stadt Basel ist, die Dauerparker möglichst in Garagen zu bringen, damit die Straßenparkplätze den kurzfristigen Bedürfnissen gerecht werden können. Nicht zuletzt sollen diese aber auch reduziert werden, um mehr Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, sowie Raum für gemeinschaftliche Aktivitäten und Erholung zu generieren. Dafür wendet das Bau- und Verkehrsdepartement mehrere Maßnahmen an: Alle Parkplätze im Stadtgebiet werden bewirtschaftet. Es gibt drei Parkkarten: Eine Anwohner*innenparkkarte für das entsprechende Quartier zu Fr. 284 pro Jahr, eine Pendler*innenparkkarte für 860 Franken pro

Jahr und eine Besucher*innenparkkarte für 20 Franken pro Tag.⁸² Durch die Anhebung der Parkgebühren in den letzten Jahren erhofft sich der Regierungsrat nicht nur eine Minderung des Bedürfnisses von Parkplätzen, sondern möchte mit den Einnahmen auch Lenkungsmaßnahmen wie Park-and-Ride-Anlagen, Anwohnerparkplätze, Quartierparkings und weitere Maßnahmen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität mitfinanzieren.⁸³ Gerade die Quartierparkings sind eine vielversprechende Strategie zur Rückgewinnung von öffentlichem Raum. Die bestehenden Garageplätze sind gemäß Erhebungen aus dem Jahr 2019 zu 96% ausgelastet, ein Großteil davon ist Dauermietern vorbehalten. Lediglich 4% stehen künftigen Nutzer*innen zur Verfügung. Ähnlich sieht es bei der Belegung der Oberflächenparkplätze aus: Sowohl im Matthäus- als auch im Quartier Gundeldingen beläuft sich die Auslastung der Oberflächenparkplätze morgens und abends zwischen 90 und 95%.

In den gründerzeitlichen Quartieren verfügen lediglich 15% aller Gebäude über eine Tiefgarage, wobei es sich ausschließlich um Neubauten handelt. In bestehenden Erdgeschoße eingebaute Garagen, wie sie in Wien oft anzutreffen sind, gibt es nicht.

Im Gegensatz zu Wien existiert in Basel keine Stellplatzpflicht, dafür schreibt der Paragraph 74 des Baugesetzes aber eine maximale Anzahl an Stellplätzen vor. Ausschlaggebend hierfür sind die Faktoren Geschoßfläche, Anzahl der Wohnungen und Arbeitsplätzen, sowie die Qualität der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel. Die Obergrenze der erlaubten Anzahl Parkplätze kann unter gegebenen Umständen, beispielsweise beim Bau einer Sammelgarage überschritten werden, wenn für jeden zusätzlichen Garageplatz im Straßenraum 0.6 Parkplätze aufgehoben werden (BauG § 74.3).

Im Gegensatz zu Autostellplätzen sind Fahrradabstellplätze vorgeschrieben, hierfür wurde eigens die Veloparkplatzverordnung (VeloPPV) vom 29.1.2017 erarbeitet.⁸⁴ Diese gilt nicht nur bei Neubauten, sondern bei allen bewilligungspflichtigen Umbauten und Erneuerungen. So lautet § 3 der Veloparkplatzverordnung: „Bei Wohnnutzungen sind pro Zimmer ein Abstellplatz, jedoch höchstens vier pro Wohnung zu erstellen.“ (§ 3 VeloPPV) Während bei Ladenlokalen ein Fahrradabstellplatz pro 50 Quadratmeter Nutzfläche erstellt werden muss (§ 2 VeloPPV).

In § 73 des Bau und Planungsgesetzes Abschnitt a ist auch die Zugänglichkeit geregelt „Wenn keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, müssen die Abstellplätze so erschlossen werden, dass die Fahrzeuge nicht getragen werden müssen. Abstellplätze von Bauten und Anlagen mit großem Publikumsverkehr müssen von der Strasse her gut zugänglich sein.“ Von der Anzahl der Abstellplätze kann abgewichen werden, wenn durch ihre Erstellung im Erdgeschoß bestehende Nutzungen entfallen würde, oder „wenn der Erstellung überwiegende Interessen, insbesondere aus dem Bereich des Denkmal-, Ortsbild-, Natur- oder Landschaftsschutzes entgegenstehen“ (§6.3, a, VeloPPV).

3.6 BISHERIGE MASSNAHMEN IN WIEN

Die Stadt Wien versucht ihre hohe Lebensqualität zu halten und setzt mit den Stadtentwicklungsplänen, kurz STEP klare Vorgaben, in welche Richtung sich der öffentliche Raum entwickeln soll. Die beiden, im Rahmen des Stadtentwicklungsplans 2025 erarbeiteten Fachkonzepte für den öffentlichen Raum, beziehungsweise Grün- und Freiraum, zeigen klar definierte Maßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität, dazu kommt eine Reihe von Konzepten, welche nicht von der Stadt selbst, sondern von zivilgesellschaftlichen Organisationen und Initiativen angekurbelt werden. So setzten sich Organisationen wie Wien zu Fuß, die Fuß- und auch die Radlobby sowie auch Fußverkehr Wien für bessere Bedingungen des Langsamverkehrs ein. Ihnen sind jedoch die Hände stark gebunden, da der öffentliche Raum diversen, nicht miteinander verbundenen Magistratsabteilungen unterliegt und dazu die jeweiligen Bezirksvorsteher*innen de Facto ein Vetorecht betreffend Maßnahmen im Öffentlichen Raum haben. Auch die Fachkonzepte können auf Grund teilweise widersprüchlicher Anforderungen und Vorstellungen nicht immer in ihrem vorgesehenen Umfang angewendet werden und müssen oft abgeschwächten Kompromissen Vorrang geben. Eine ausschlaggebende Instanz ist hierbei jeweils die Bezirksvorsteherung, so gibt es tendenziell in konservativ regierten Bezirken weniger Flächen für Menschen als in progressiveren.

Anliegen der Langsamverkehrsorganisationen scheitern oft daran, dass ihre Realisierung mit Verlusten von Flächen des motorisierten Verkehrs verbunden ist. Die Reduktion von Parkplätzen sorgt in Wien immer wieder für Gesprächsstoff. Obschon in einigen Bezirken, wie zum Beispiel der Josefstadt bereits über 70 Prozent der Bevölkerung über kein eigenes Auto mehr verfügt, gehören nach wie vor 60% des öffentlichen Raums einzig und alleine dieser Verkehrsnutzer*innengruppe.⁸⁵ Die Aufteilung des Verwaltungsapparats in verschiedene, sich nicht selten widersprechende Magistratsabteilungen erschwert die Koordination bei der Durchführung von interdisziplinären Konzepten. Es scheint, als fehle eine übergeordnete Institution, welche die Verteilung des öffentlichen Raums unter den Nutzer*innen gerecht verteilt.

In den folgenden Abschnitten werden verschiedene Maßnahmen seitens der Stadt und der Bevölkerung vorgestellt, welche die Qualität, Sicherheit und Attraktivität des öffentlichen Raumes optimieren sollen.

Im Jahr 2020 gab es Bestrebungen, die Innenstadt vom Autoverkehr zu befreien. Durch Kompromisse und Ausnahmen - bis zum Schluss waren es 27 - wurde dieses Konzept derart aufgeweicht, dass es gegenüber dem aktuellen Zustand kaum eine Veränderung ergeben hätte. Trotzdem wurde das Projekt auf Grund von Bedenken seitens Gewerbetreibenden weiter bekämpft, bis ihm schlussendlich der Bürgermeister Michael Ludwig wegen „Verfassungswidrigkeit“ eine Absage erteilte.⁸⁶ Der Werdegang dieses Konzepts ist sinnbildlich für die Hartnäckigkeit der autoorientierten Anliegen.

3.6.1 Fachkonzept öffentlicher Raum

In den Jahren 2015-16 wurde im Rahmen des Stadtentwicklungsplans 2025 von der Stadt Wien erstmals ein Fachkonzept erarbeitet, welches sich umfassend dem öffentlichen Raum widmet. Durch dessen beschränkte Verfügbarkeit ergibt sich ein zunehmender Nutzungsdruck. Mit dem Fachkonzept soll der öffentliche Raum Frauen und Männern in unterschiedliche Lebenslagen gleichwertige Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten bieten, die Kommunikation fördern, sowie Platz für Kunst und Kultur bieten. Mittels partizipativen Verfahren soll auch die Bevölkerung in die Gestaltung und Entwicklung einbezogen werden, damit die öffentlichen Räume angenommen und als identitätsstiftende Elemente gesehen werden. Erreicht werden, soll dies mittels einem 32 Punkte umfassenden Massnahmenkatalog, welcher unter anderem die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen, Trinkwasserbrunnen, Sitzbänken, Mikroparks und Spielflächen, sowie Kunst im öffentlichen Raum beinhaltet. Ein wichtiger Punkt sind auch die Maßnahmen im Handlungsfeld Dialog, damit das Bewusstsein und die Verankerung in der Bevölkerung durch das Mitspracherecht und die Mitgestaltung gestärkt wird. Beispielsweise werden sogenannte Ermöglichungsflächen für eine spätere Ausgestaltung freigehalten, damit Bewohner*innen mitbestimmen können und so zu einer höheren Identifikation mit dem Stadtteil beitragen.⁸⁷

3.6.2 Fachkonzept Grün- und Freiraum

Dieses, im Dezember 2014 vom Wiener Gemeinderat im Rahmen des Stadtentwicklungsplans 2025 beschlossene Konzept befasst sich mit dem Umgang, der Gestaltung und Entwicklung verschiedener Grün- und Freiraumtypen, es versteht sich als Handwerkzeug für die Wiener Grün- und Freiraumplanung. Für die nächsten Jahrzehnte werden Schwerpunkte und Ziele bezüglich der Grün- und Freiraumentwicklung definiert. Unterschieden wird zwischen linearen

Grün- und Freiraumverbindungen, klassischen Grünräumen wie Parks und Naherholungsgebiete, agrarisch dominierten Landschaftsräumen, sowie allgemein durchgrünter Siedlungsräumen. Eine attraktive Infrastruktur des Alltagslebens ist Voraussetzung für eine funktionierende Stadt der kurzen Wege. Damit diese erreicht werden kann, wird beispielsweise ein Freiraumnetz erarbeitet, dessen Ziel ist, dass jede Wienerin und jeder Wiener innerhalb von 250 Metern einen Grün- und Freiraum. Während sich diese in vergangener Zeit hauptsächlich auf Parks und den Grüngürtel beschränkten, arbeitet die Stadtplanung an einer verstärkten Ausdifferenzierung und einem zonalen System. Als Grundgerüst dazu wurde eine Typologie je sechs linearen und flächigen Freiraumtypen definiert. Zu den Linearen Freiräumen gehören belebte und begrünte Straßenräume, Grünachsen, -züge und -korridore. Bei den flächigen werden neben Parks und Schutzgebieten auch nicht öffentlich zugängliche und teilöffentliche Freiräume miteinbezogen, da sie auf die gesamte Stadtlandschaft eine bedeutende Ausstrahlung haben. Mittels einer Bestandsaufnahme und der Definition von Handlungsfeldern werden Strategien bezüglich des Umgangs und der Vernetzung der einzelnen Freiraumtypen erarbeitet.⁸⁸

3.6.3 Coole Straßen

Um den steigenden Temperaturen im städtischen Gebiet entgegenzuwirken und der Bevölkerung auch an heißen Sommertagen eine Abkühlung zu ermöglichen, schaffte die Stadt Wien sogenannte *Coole Straßen*: Auf Basis der Wiener Hitzekarte ausgewählte, besonders betroffene Straßenzüge werden mit gezielten Maßnahmen verschattet. Sprühnebel und zusätzliche Bepflanzung sorgen für ein angenehmeres Raumklima und eine höhere Aufenthaltsqualität. In der Definition dieser *Coolen Straßen* ist zum ersten mal seitens der Stadt Wien von einem



Abb. 56: Wien, Zieglergasse: *Coole Straße* mit Sprühnebel, Bepflanzung und Sitzgelegenheiten.

„Wohnzimmer im Freien“ die Rede. Für Autos gilt in diesen Straßen ein allgemeines Fahrverbot, sowie ein Halte- und Parkverbot. Im Sommer 2020 funktionierten achtzehn Straßenzüge temporär nach diesem Prinzip, vier davon wurden unter dem Namen *Cooler Straßen Plus* dauerhaft umgestaltet. Bei einer Befragung zeigt sich über die Hälfte der Wiener*innen darüber positiv gesinnt und wünscht sich mehr davon.⁸⁹

3.6.4 Parklets

Was schon 2005 in San Francisco zum ersten mal zur Anwendung kam, wurde in Wien durch den von der Stadt finanzierten Verein *Lokale Agenda 21* ins Leben gerufen: Interessierte können ein Parkfeld für eine bestimmte Zeitspanne in eine nichtkommerziell genutzte Zone verwandeln, welche den Straßenraum aufwertet. Die Anmeldung erfolgt online, die Kosten übernimmt die Stadt.⁹⁰ Meist bestehen solche *Parklets* aus hölzernen Konstruktionen, welche Pflanzentröge, Sitzgelegenheiten und Liegen enthalten. Durch schattenspendende Elemente wie Sonnenschirme und Pergolen wird ein angenehmes Aufenthaltsklima erzeugt. Auch *Grätzloasen* genannt, sollen die *Parklets* Mikro-Sozialräume in der Nachbarschaft bilden und so das Zusammenleben im Grätzl fördern. Während es 2015 erst drei solche *Parklets* gab, belief sich die Zahl im Jahr 2020 auf 70.⁹¹



Abb. 57: Ein Parklet macht die Straße oder immerhin einen Teil davon zum Wohnzimmer.

3.6.5 Temporäre Begegnungszonen

Um den Menschen den durch die Corona-Pandemie notwendigen Abstand zu gewähren, wurden ab Mitte April 2020 einige Straßenzüge zu temporären Begegnungszonen umgewidmet. Ausgewählt wurden Straßen mit schmalen Gehsteigen, in dicht besiedelten Gebieten mit wenig öffentlichen Grünflächen. Die temporären Begegnungszonen sollten ein Flanieren unter Einhaltung der vorgeschriebenen Abstandsregelungen ermöglichen. Es gelten die Regeln der Begegnungszonen, so ist das Gehen auf der Fahrbahn erlaubt, für Fahrzeuge gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern, Parken bleibt auf den markierten Flächen weiterhin erlaubt.⁹²

Durch die geparkten Autos sorgte die physische Barriere zwischen Gehsteig und Fahrbahn dafür, dass die Fußgänger*innen kaum Gelegenheit hatten, die Fahrbahn überhaupt zu betreten. Ein Flanieren war nur bedingt möglich, zumal die Barriere Fußgänger*innen auch daran hindert, auf den Gehsteig auszuweichen, wenn sie sich auf der Fahrbahn befinden. Dies führte dazu, dass bei einigen Begegnungszonen außer der Beschilderung keine großen Veränderungen feststellbar waren (Fernkorngasse). Gerade im 10. Bezirk wurden sie von der Bevölkerung zunächst kaum angenommen. Statt die Situation bezüglich der Akzeptanz zu beobachten und anzupassen, wurden viele der schwach genutzten Begegnungszonen nach knapp zwei Wochen rückgebaut und dem regulären Verkehr überlassen.⁹³

3.6.6 Geht doch.Wien

Die 2018 von einem Umweltpädagogen, einem passionierten Fußgänger und einer Greenpeace-Aktivistin gegründete Initiative schaut den Fußverkehr als Alltagsverkehr an und möchte mit der Förderung dieser, in Wien immerhin größten Gruppe des Individualverkehrs, zur Erhöhung der Lebensqualität in Städten beitragen. Der öffentliche Raum wird nicht nur als Verkehrsraum, sondern auch als Stätte der sozialen Interaktion sowie für Freizeit, Spiel und Sport betrachtet. Die Sicherheit und der Komfort des Fußverkehrs soll gesteigert werden, ohne den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr zu benachteiligen. Ziel ist eine faire, menschengerechte Verkehrspolitik. Als Maßnahmen sollen Gehsteige verbreitert und Ampeln durch Schutzwege mit Fußgänger*innenvorrang ersetzt werden, weitere Maßnahmen sollen sichere Schulwege und Schulhausvorplätze, die Unterbrechung von Schleichwegen des Motorisierten Verkehrs, sowie die Entflechtung von gemeinsamen Geh- und Radwegen zur Minderung von Konflikten unter dem Langsamverkehr bezwecken.⁹⁴

3.6.7 Platz für Wien

Nicht nur für den Fußverkehr, sondern auch für Radfahrer*innen, den öffentlichen Verkehr und mehr qualitativ hochwertiger Freiraum setzt sich die Initiative *Platz für Wien* ein. Bis zur Wien-Wahl am 11. Oktober 2020 sollen 57'255 Unterschriften gesammelt werden, was 5 Prozent der Wiener Wahlberechtigten entspricht und für ein erfolgreiches Volksbegehren notwendig ist.

Die Forderungen dieser Initiative sind sehr konkret und umfassen ein detailliertes Paket an zu ergreifenden Maßnahmen: Attraktive Straßen zum Gehen und Verweilen, dazu gehören 100 verkehrsberuhigte Wohngebiete mit hoher Aufenthaltsqualität, 60 Kilometer Fußgänger*innen- und Begegnungszonen, 1'000 Kilometer schmale Gehsteige auf eine Mindestbreite von zwei Metern verbreitern, die Pflanzung von 15'000 Bäumen, sowie die Erstellung von 10'000 Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum. Als weitere Forderung soll die Sicherheit der Mobilität für Kinder erhöht werden, so sollen 350 Schulhausvorplätze autofrei und 800 Kilometer Straßen auf Tempo 30 reduziert werden. Zudem sollen zusätzliche Fahrradkurse für Schüler*innen angeboten werden. Weiter setzt sich die Initiative für eine durchgängige, sichere und attraktive Radinfrastruktur ein: So sollen 300 Kilometer sichere Radwege auf Hauptstraßen, 110 Kilometer Radschnellverbindungen und 50 Kilometer Fahrradstraßen errichtet, sowie 375 Kilometer Einbahnen für den Radverkehr geöffnet werden. Außerdem wird eine Erhöhung der aktuell knapp 50'000 Fahrradabstellplätze auf 122'000 gefordert, was mehr als einer Verdoppelung entspricht. Auch die Kreuzungen sollen sicherer und attraktiver gestaltet werden, so sollen 500 Ampelschaltungen für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden und 125 sichere Querungsmöglichkeiten von Hauptstraßen erstellt werden. Schlussendlich setzt sich die Initiative auch für die Förderung der Multimodalität ein und fordert die Anpassung von 1'000 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, sowie die Einrichtung von 125 zusätzlichen öffentlichen Leihradstationen, was wiederum einer Verdoppelung des gegenwärtigen Angebots (Stand 2020) gleich kommt.⁹⁵

4 ANALYSE 1

4.1 Betrachtungsperimeter 86

4.2 Charakteristik 91

4.3 Straßenquerschnitte in Wien und Basel im Vergleich 104

4.1 BETRACHTUNGSPERIMETER

Von den Basler Gründerzeitvierteln werden die beiden Stadtquartiere Matthäus und Gundeldingen nun näher betrachtet. Sie weisen bezüglich ihrer hohen Zahl an geschlossenen Blockrändern und der dichten Bebauung am meisten Parallelen zu den gründerzeitlichen Wiener Wohnvierteln auf. Zusammen mit den hier nicht näher betrachteten Quartieren Ring, St. Johann und Clara gehören sie auch zu jenen mit dem größten Anteil an gründerzeitlicher Bausubstanz.¹

Während das Matthäusquartier durch seine kulturelle Vielfalt und die internationale Bevölkerung, unterstützt von der dichten Bebauung, eine sehr urbane Ausstrahlung hat, wird Gundeldingen durch seine geschlossene Erscheinung und städtebaulich isolierte Lage oft als Stadt in der Stadt bezeichnet.² Beide Viertel verfügen über nur wenige öffentliche Grünräume. Eine umso wichtigere Rolle spielt deshalb der Straßenraum als Ort des öffentlichen Austauschs.



Abb. 59: Schwarzplan Basel mit den hervorgehobenen Forschungsquartieren: Matthäus (oben) und Gundeldingen (unten).

Grundlage: Geodaten Basel

Matthäusquartier

Wohnviertelnummer: 17

Fläche: 59,5 ha

Bevölkerungszahl: 15'711

Bevölkerungsdichte: 256,5 Personen/ha

Wohnfläche pro Person: 34,9 m²

Median der Wohnungsflächen: 63 m²

Grünflächenanteil: 16,5%

Ausländer*innenanteil: 50,8%

Motorisierungsgrad: 174 PKW/1000 Personen

(Stand 8.2020)^{3/4}

Gundeldingen

Wohnviertelnummer: 6

Fläche: 116,5 ha

Bevölkerungszahl: 18'779

Bevölkerungsdichte: 161,1 Personen/ha

Wohnfläche pro Person: 38,3 m²

Median der Wohnungsflächen: 69 m²

Grünflächenanteil: 17,7%

Ausländer*innenanteil: 39,6%

Motorisierungsgrad: 197 PKW/1000 Personen

(Stand 8.2020)^{5/6}

4.1.1 Geschichte und Entwicklung des Matthäusquartiers

Ursprünglich unter dem Namen Bläsiquartier, abgeleitet vom 1867 abgebrochenen Bläsitor, entwickelte sich die Bebauung zunächst längs der Ausfallsachse Klybeckstrasse, welche damals auch Bläsistrasse hiess,⁷ später folgte auch die Hammerstrasse. Mit der 1872-93 gebauten *Arbeiterkolonie Bläsiring* entwickelte sich ein erster, neuer Siedlungskern im Norden. Das sogenannte *Bläsistift* beherbergte Gemeinschaftseinrichtungen wie öffentliche Duschen, auch *Brausebad* genannt. Ein erster Schwerpunkt des neuen Quartiers wurde 1882-83 mit dem Bau des in wuchtigen Neorenaissanceformen ausgeführten Bläsischulhaus erreicht. Ergänzt wurde dieses zehn Jahre später durch die 1893-95 von Felix Henry aus Breslau im neugotischen Stil erbaute evangelisch reformierte Matthäuskirche, welche mit ihrem 80 Meter hohen Turm nicht nur optisches Identifikationsmerkmal wurde, sondern auch neue Namensgeberin für das Quartier.⁸ Auf Grund anhaltender Zuwanderung von Arbeiter*innen aus katholischen Gebieten ins reformierte Basel, erfolgte in den Jahren 1900 und 1902 der Bau der römisch katholischen St. Josephskirche. Das neobarocke Gotteshaus vom St. Galler Architekten August Hardegger ist mit 1400 Sitzplätzen Basels größte katholische Kirche ist.⁹ Um 1900 war das Gebiet fast komplett bebaut. Als letzter Schritt erfolgte bis 1915 die Bebauung der Kandererstrasse, bestehend aus 22 Reiheneinfamilienhäusern „mit malerischem Gepräge“.¹⁰ Ihr schon von der Gartenstadt inspiriertes Konzept wurde jedoch nur teilweise ausgeführt.

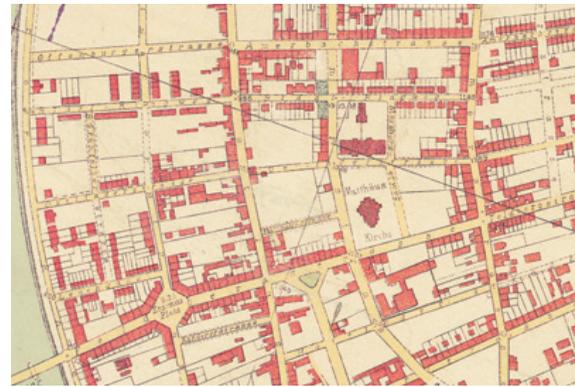


Abb. 60-63 (von oben nach unten): Matthäusquartier in den Jahren 1890, 1896, 1905 und 1920.

Bekannt unter dem Namen *Bierflaschengellert* (das Gellert ist ein wohlhabendes Viertel im St. Albanquartier) wurde das Quartier jahrzehntelang hauptsächlich von der einkommensschwächeren Arbeiter*innenschicht belebt, später zeichnete sich eine starke Zunahme an Haushalten mit Migrationshintergrund ab. Im Gegensatz zu Gundeldingen erfolgte im Matthäusquartier jedoch keine grundlegende Umgestaltung, wodurch das Quartier bis heute seine soziale Durchmischung erhalten konnte.¹¹

4.1.2 Geschichte und Entwicklung von Gundeldingen

Auf der *Baaderkarte* von 1838 zeigt sich das Gebiet des heutigen Gundeldingen als überwiegend unbebaute, landwirtschaftlich genutzte Fläche. Diese wurde von dem Basler Bürgerspital und reichen Basler Familien bewirtschaftet. Am Fuß des Bruderholzhügels befanden sich vier Herrensitze, sogenannte Weiherschlösser, rund um die wenigen weiteren Häuser waren Gemüse- und Kräutergärten angelegt.¹²

Nach der Eröffnung des Centralbahnhofs im Jahr 1860 gewann der Standort bald an Attraktivität, so kaufte 1872 die *Süddeutsche Immobiliengesellschaft Mainz* ein Gebiet von 72 Hektaren, was flächenmäßig der Hälfte der damaligen Kernstadt entsprach.¹³ 1874 genehmigte der Große Rat den Gesamtbebauungsplan des heutigen Areals. In spekulativer Absicht und mit einem Gewinn von damals 15 Millionen Franken¹⁴ legte diese in den folgenden 30 Jahren ein Quartier in einem einheitlichen Raster mit geschlossener Blockrandbebauung an. Der vorgesehene Name *Mainzer Quartier* konnte sich auf Grund von Protesten der Bevölkerung nicht durchsetzen, stattdessen erhielten die Straßen historische geographische und lokalpatriotische Namen.¹⁵

Im Laufe dieser Zeit wechselte die Leitung, was sich auch auf die unterschiedlichen Architektursprachen ausschlug: Von 1872-1886 war es die Basler Zweigniederlassung der *Süddeutschen Immobiliengesellschaft Mainz* unter Leitung des Architekten Johann Jakob Stehlin, danach folgte die *Gundeldinger Terraingesellschaft*, welche von ab 1893-1901 durch die *Neue Gundeldinger Terraingesellschaft* abgelöst wurde.¹⁶

Im Bebauungsplan waren zwei Plätze vorgesehen: Der städtische, kreisrund geplante Tellplatz wurde als über Eck gestelltes annäherndes Quadrat analog des Erasmusplatzes ausgeführt, der rechteckige, begrünte Winkelriedplatz erfüllt gleichzeitig auch die Funktion eines kleinen Stadtparks. Mit dem 1901 errichteten (alten) *Gundeldinger Casino* war schon damals der Tellplatz gesellschaftlicher Mittelpunkt des Quartiers.¹⁷ In den Jahren 1911-12 wurde an der Ecke Thiersteinallee und Güterstrasse nach Plänen Gustav Dopplers die Heiliggeistkirche als vierte katholische und letzte neugotische Kirche Basels erbaut. Obwohl abgerückt von der Straßenecke, steht ihr Turm in der Sichtachse der leicht gekrümmten Güterstraße.¹⁸ Nach Abschluss der Erneuerung des *Centralbahnhofs* ermöglichte

die Verlegung des Gleisbettes in Tieflage nun auch befahrbare Brücken bei der Margarethen-, Peter-Merian- und der Münchensteinerstrasse, sowie einen Fußgängersteg zur Anbindung des Quartiers an die Innenstadt.¹⁹ Während nach dem zweiten Weltkrieg die Straßen zunächst noch vom Fuß- und Fahrradverkehr dominiert waren, verbreitete sich auch in Gundeldingen das Auto ab den 1960er Jahren sehr rasch. Die Bevölkerung erreichte im Jahr 1970 mit 21'447 Einwohner*innen ihren Höchststand,²⁰ entsprechend hoch war auch die verkehrstechnische Belastung. 1985 rief das Baudepartement zur Mitarbeit an einem Quartierrichtplan für Grün- und Freiräume, Bausubstanz und Nutzung auf, wo sich mehr als hundert Personen beteiligten. Kein Konsens konnte zunächst beim Verkehr gefunden werden, wo als vorläufige Lösung bei beiden als Einbahn geführten Hauptverkehrsachsen je eine der zwei Fahrspuren in eine kombinierte Bus- und Fahrradspur umgewandelt wurde.²¹ Es dauerte bis ins Jahr 1997, als im Rahmen der Initiative *Werk Stadt Basel* neue Impulse erfolgten. Resultat dieses Mitwirkungsprojektes sind die verkehrsberuhigten Zonen Güterstrasse und der Tellplatz. Inzwischen wurden in einer Reihe wohnorientierter Straßen Begegnungszonen eingerichtet, weitere werden folgen.²²



Abb. 64-67 (von oben nach unten): Gundeldingen in den Jahren 1890, 1896, 1905 und 1920.

4.2 CHARAKTERISTIK

4.2.1. Morphologie

Die Morphologie des Matthäusquartiers zeichnet sich durch eine einheitliche, durchstrukturierte Bauweise aus, dies resultiert aus einem schnellen Bauprozess und der Tatsache, dass komplette Areale als Einheit realisiert wurden. Der Charakter eines Wohn- und Gewerbeviertels konnte bis heute bewahrt werden. Das Matthäusquartier weist mit durchschnittlich 256,5 Personen pro Hektare die höchste Dichte aller Basler Stadtquartiere auf.²³

Gundeldingen gilt als das älteste und größte Blockrandquartier Basels. Auf Grund der Lage hinter dem Gleisfeld wirkt das Viertel trotz mehrerer Verbindungen zur Innenstadt gewissermaßen isoliert und wird deswegen oft als „Stadt in der Stadt“ bezeichnet.²⁴ Die Dichte mit 161,1 Personen pro Hektare ist nach den Quartieren Matthäus und Clara die dritthöchste Basels.

Der Grünflächenanteil von 16,5% im Matthäusquartier und 17,7% in Gundeldingen liegt deutlich unter dem Basler Durchschnitt von 36,1%.²⁵ Nur fünf der neunzehn Wohnviertel haben noch einen tieferen Wert, in Wien sind es hingegen elf Gemeindebezirke, wovon der Grünflächenanteil in der Josefstadt, Mariahilf und Neubau sogar unter 3%, und in Margareten unter 5% liegt.²⁶

Auffallend ist in beiden Vierteln der spärliche Umgang mit Plätzen, was bei gründerzeitlichen Bebauungen aber nicht unüblich ist (vgl. 2.4.2). Die Funktion des Platzes wird oft der Kreuzung zugesprochen, die abgeschrägte Ecke und öffentliche



Abb. 68: Schwarzplan der Quartiere Matthäus (links) und Gundeldingen (rechts). Farblich hervorgehoben sind die Platzräume und die belebten, wichtigen Achsen.

Abb. 69: Bevölkerungsdichte in den Quartieren Matthäus (oben) und Gundeldingen (unten).

Bevölkerungsdichte pro Hektare:

- 0 - 50 Personen/ha
 - 50 - 100 Personen/ha
 - 100 - 150 Personen/ha
 - 150 - 200 Personen/ha
 - 200 - 250 Personen/ha
 - 250 - 300 Personen/ha
 - 300 - 400 Personen/ha
 - über 400 Personen/ha
- Grau hinterlegt: Die effektiven Zahlen, Stand 31.12.2017 (Bundesamt für Statistik, map.geo.admin.ch).

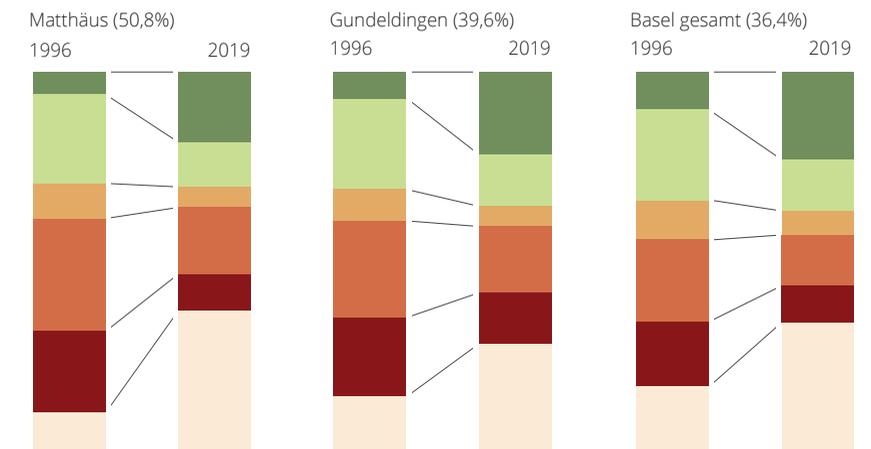


Erdgeschoßnutzung fast aller erhaltener Kopfbauten unterstreichen dies. Gerade im Matthäusquartier sticht dies ins Auge, da dessen Zentrum ein Achsenkreuz bildet, nämlich die Kreuzung der Klybeck- mit der Feldbergstrasse. An letzterer befinden sich die drei Platzräume des Quartiers: Erasmusplatz, Matthäusplatz und die als Dreiecksplatz bezeichnete Mündung des Claragrabens. Interessanterweise zeigt die Konstellation der Plätze beider Viertel einige Gemeinsamkeiten auf: Ein quadratischer Kreuzungsplatz, sowie ein länglich-rechteckiger begrünter Großplatz parkähnlichen Aussehens. Im Matthäusquartier ist er mit der gleichnamigen Kirche besetzt. Unterschiedlich ist hingegen die Blockstruktur: Während die Struktur des Matthäusquartiers ein richtungsneutrales Muster generiert, zeigt Gundeldingen aufgrund der längsrechteckigen Blocks quer zur Güterstrasse klar eine Ausrichtung. Störungen des Grundmusters bilden auch hier die Plätze: Der Tellplatz als Kreuzungsplatz in Form eines unregelmäßigen Fünfeck-Straßensterns und der Winkelriedplatz als kleiner Stadtpark. Neueren Datums sind die beiden neuen Plätze in Gundeldingen; beim Meret Oppenheim-Hochhaus und an der Kreuzung der Arlesheimer- und Falkensteinerstrasse im Osten des Quartiers.

4.2.2. Bevölkerung / Demografie

Beide Quartiere zeichnen sich durch einen verhältnismäßig jungen Bevölkerungsschnitt aus, das Matthäusquartier den zweitjüngsten, Gundeldingen den viertjüngsten.²⁸ Gundeldingen hat seit den 1970er Jahren einen enormen Wandel durchgemacht und war im Jahr 2015 das Quartier mit der höchsten Fluktuationsrate in Basel. Dies ist auf die groß angelegten Umgestaltungspläne im Rahmen der Werk Stadt Basel zurückzuführen (vgl. 3.4.1). Hier kommen Menschen an, nehmen sich eine Wohnung und gliedern sich in die Stadt Basel ein.²⁹ Das Matthäusquartier hingegen konnte seine strukturelle und demografische Durchmischung bis heute bewahren. Als Grund dafür wird die hier angewendete, punktuelle und langsame Stadtaufwertung bezeichnet, welche auf durchgreifende Umwälzungen wie in Gundeldingen verzichtet.³⁰ Dennoch ist gemäß der Kleinbasler Stadtteilsekretärin Heike Oldörp eine spürbare Verteuerung der Mietzinse zu verzeichnen: Der Wohnraum ist für viele seit Generationen hier wohnhafter Einwohner*innen nicht mehr leistbar.³¹ Gerade vom Rhein Richtung Westen ist dadurch ein großes Wohlstandsgefälle entstanden: Beläuft sich das durchschnittliche Jahreseinkommen in den an der aufgewerteten Rheinpromenade gelegenen Häuserblocks auf über 100'000 Franken, so fällt es schon zwei Blocks östlich davon auf 40 - 60'000 Franken ab, während es im Osten, am stark befahrenen Riehenring gar bei unter 40'000 Franken liegt.³² Der Ausländer*innenanteils beläuft sich im Matthäusquartier auf 50,8% und veränderte sich in seiner Zusammensetzung seit 1996 deutlich: Der Anteil deutscher Staatsbürger*innen hat sich in dieser Zeitspanne mehr als verdreifacht, während sich die Anteile übriger Nationalitäten verringerten. Dieser Rückgang ist einerseits auf die jährlich über 1'000 Einbürgerungen zurückzuführen,³³ andererseits aber auch auf den Verdrängungsprozess einkommensschwächerer Haushalte in günstigere, meist außerhalb der Stadt Basel gelegene Viertel.³⁴ Eine ähnliche Entwicklung ist auch in Gundeldingen zu beobachten, wo der Ausländer*innenanteil mit 39,6% etwas niedriger ist. Hier fiel die Zunahme deutscher Staatsangehöriger noch deutlicher aus. Auffällig ist, dass in beiden Vierteln

Abb. 70: Zusammensetzung der ausländischen Bevölkerung in Gundeldingen 1996 und 2019:



28 basleratlas.ch - Bevölkerung Struktur 02.09.2020

29 Gschweng 2015

30 Wirthlin 2015

31 ebenda

32 basleratlas.ch - Mittelwert Reineinkommen 02.09.2020

33 Statistisches Amt Basel Stadt

34 Wirthlin 2015

verhältnismäßig wenige Familien, dafür viele Einpersonenhaushalte zu verzeichnen sind (Matthäusquartier 50%, Gundeldingen 51,7%).³⁵ Dies hängt damit zusammen, dass im Matthäusquartier mehr als 80% der Wohnungen über drei oder weniger Zimmer verfügen. Um den Bedürfnissen nach größeren Wohneinheiten gerecht zu werden, wird in einer Strategie der Stadt Basel die Zusammenlegung von Kleinwohnungen zu Familienwohnungen geplant.³⁶ Diese muss allerdings sehr vorsichtig erfolgen, um die weitere Verdrängung einkommensschwacher Haushalte möglichst zu vermeiden. Ein vorbildliches Beispiel hierfür ist die aus der Eisenbahnersiedlung am Tellplatz hervorgegangene Genossenschaft für Wohnen und Arbeiten GEWONA, welche mit ihren mittlerweile über 170 geförderten Wohnungen zu einer soziale Durchmischung und zu leistbarem Wohnraum in den Quartieren beiträgt.³⁷

4.2.3 Straßenraum

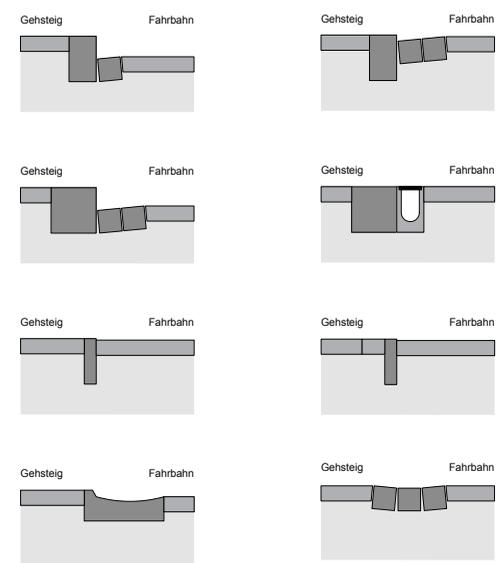
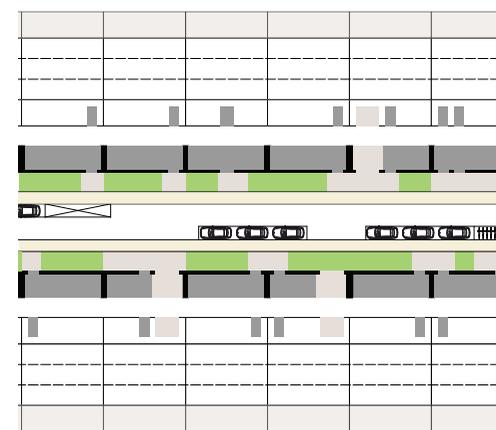
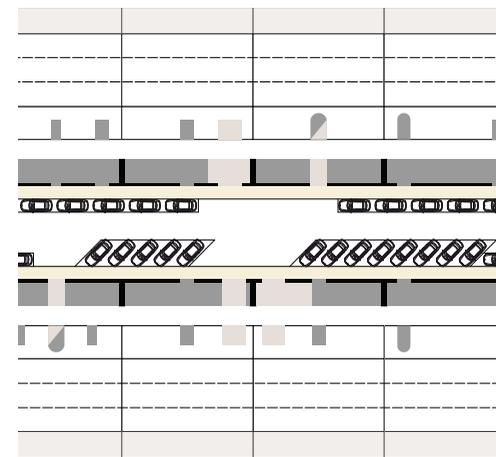
Die Straßen der beiden Betrachtungsperimeter zeichnen sich durch viele Gleichmässigkeiten aus. Beruhend auf dem Gesetz über Spekulationsstraßen von 1877 beträgt die Breite zwischen den Baufluchten, sofern es sich um keine übergeordnete Straße handelt, jeweils fünfzehn Meter.³⁸ Straßen in Nebenlagen weisen mit wenigen Ausnahmen (Tellstrasse Gundeldingen) immer Vorgärten von drei Metern Breite (vgl. Kap 4.2.4). Diese Anordnung wird fortan als Basler Schema bezeichnet. Der abzüglich der Vorgärten neun Meter breite Straßenraum ist in der Regel als Einbahn konzipiert, beidseitig mit Gehsteigen zu zwei Metern Breite. Abwechselnd besteht jeweils auf einer Seite Längsparkierung, während der gegenüberliegende Gehsteig direkt an die Fahrbahn grenzt. Durch die wechselseitige Anordnung von Gruppen zu meist fünf bis neun Parkfeldern, werden verkehrsberuhigende



Abb. 71 (links): Gundeldingen, Blauensteinerstrasse: Begegnungszone mit ausgeprägtem Wohnstraßencharakter: Die Mittelzone ist bespielt mit Sitzelementen und Pflanzentrogen, die Autos müssen sich regelrecht durchschlängeln und den örtlichen Gegebenheiten unterordnen.

Abb. 72 / 73 (rechts oben): Schematische Darstellung der Aufteilung einer gründerzeitlichen Straße in Wien (oben) und Basel (unten). Parzellenbreiten, Anzahl der Eingänge, Zufahrten, sowie Position und Anzahl der Parkfelder richten sich aus einem Mittelwert von 20 untersuchten Straßen in beiden Städten.

Abb. 74 (rechts unten): Übergänge vom Gehsteig zur Fahrbahn. Sind sie flach gestaltet, wird der gesamte Straßenraum als Fläche erlebbar. In verkehrsberuhigten Zonen wird bei Erneuerung des Straßenbelags meist die flache Variante mit Rinnstein oder ausgepflasterter Rinne gewählt. (Tellplatz, Gempenstrasse).



Verschwenkungen erzeugt. Der Radverkehr ist in der Regel in beide Richtungen erlaubt, in einigen Straßen, häufig in den Begegnungszonen, gilt dies auch für den übrigen Fahrverkehr. Begegnen sich zwei Autos, gilt jeweils für das in die Verschwenkung einführende Fahrzeug Wartepflicht.

Auffallend ist die deutlich geringere Anzahl an Parkplätzen im Vergleich zu Wien. Auf 22 diesbezüglich untersuchten Straßenabschnitten in den Wiener Gemeindebezirken Margareten, Favoriten, Rudolfsheim-Fünfhaus, und Ottakring sind in im Schnitt pro 100 Meter 33 Fahrzeuge geparkt, während es in den Basler Quartieren Gundeldingen und Matthäus nur zwölf sind.³⁹ Bei den erst kürzlich erneuerten Straßen waren es weniger als zehn. Ein Grund dafür ist sicher der geringe Motorisierungsgrad beider Wohnviertel: Im Matthäusquartier ist er mit 174 Privatautos pro 1000 Einwohner*innen nach der Altstadt Kleinbasel zusammen mit dem Claraquartier der zweitniedrigste Wert. In Gundeldingen liegt er mit 197 Autos pro 1000 Einwohner*innen an viertniedrigster Stelle.⁴⁰

Bezüglich der Gestaltung des Straßenraums bestehen große Unterschiede: So gibt es auch in Basel Straßen mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Parkplätzen. Zunehmend werden aber diese Straßen auch umgestaltet und es zeichnet sich eine klare Tendenz zur Reduktion der Parkplätze ab.

Der freigewordene Platz bietet nicht nur Raum für Sitzgelegenheiten, Bepflanzung und Fahrradabstellplätzen, sondern auch für Aktivitäten wie Tischtennis oder Straßenschach.

Erneuerte Straßenzüge zeigen meist eine Angleichung von Fahrbahn- und Gehsteigniveau. Dies erzeugt ein flächigeres Erscheinungsbild ohne Trennung der einzelnen Bereiche, was einerseits die Verkehrsteilnehmer*innen zu mehr Rücksichtnahme verleiten, andererseits das Überqueren der Straße erleichtern soll. Gestalterisch wird der Straßenraum durch diese Maßnahme vereinheitlicht, die Hierarchisierung wird aufgelöst.

4.2.4 Denkmalschutz

Das Straßenbild wirkt durch zahlreiche Neubauten sehr heterogen. Dies liegt unter anderem an der objektbezogenen Philosophie des Basler Denkmalschutzes, so unterstehen zwar Einzelbauten einem relativ strengen Schutz und Ensembles einer Schutz- oder Schonzone.³⁸ Diese Zonen sind jedoch sehr knapp bemessen und bieten auch nicht umfänglichen Schutz. Bis zur Einführung des Denkmalschutzgesetzes 1980,³⁹ war es sogar fast uneingeschränkt möglich, gründerzeitliche Bauten durch wirtschaftlichere Neubauten zu ersetzen, was deutliche Spuren im Stadtbild hinterlassen hat. Die schmalen Altbauten, deren Stieghäuser meist nur eine Wohnung pro Geschoß erschließen und deren Kubatur die örtlich geltenden Bestimmungen zu wenig ausreizen, wurden abgebrochen, die Grundstücke zusammengelegt und mit der damaligen Zeit entsprechenden Mehrfamilienhäusern bebaut. Die minimale Raumhöhe von 2.40m⁴⁰ erlaubte im selben Perimeter ein zusätzliches Wohngeschoß. Um auch im Erdgeschoß die volle Wohnfläche auszunutzen, wurde die Eingangssituation solcher Bauten oft ein Halbgeschoß in den Boden versenkt: Die Liegenschaft wird somit eines Maulwurfs gleich durch das Untergeschoß betreten (Abb. 75) Treppenabgänge und Garageeinfahrten begannen das harmonische Bild der Vorgärten zu zerschneiden.



Wie schon erwähnt, stehen hauptsächlich Einzelobjekte unter Schutz, jedoch existieren zum übergreifenden Schutz auch ausgewiesene Zonen (Abb. 77/78). In der Schutzzone ist die nach außen sichtbare Bausubstanz und der entsprechende Charakter der Bebauung zu erhalten. Fassaden, Dächer und Brandmauern dürfen nicht verändert werden, der Abbruch von Gebäuden ist nur zulässig, wenn keine Beeinträchtigung von historisch oder künstlerisch wertvoller Substanz eintritt oder wenn ihn überwiegende öffentliche Interessen erfordern. Bauliche Veränderungen sind möglich, wenn sie innerhalb der bestehenden Kubatur erfolgen. Ausnahmen gibt es wenn zusätzlicher Wohnraum generiert wird oder

Abb. 75: Gundeldingen, Gempenstrasse: Größere Volumen aus der Zeit der Hochkonjunktur durchbrechen das kleinteilige Raster der gründerzeitlichen Bebauung.

Abb. 76: Gundeldingen, Gempenstrasse: Die Besucher*innen fühlen sich beim betreten der Liegenschaft einem Maulwurf gleich.

falls dies für die Ausübung von Handel und Gewerbe erforderlich ist.⁴¹ In der Schonzone sind die Bestimmungen etwas lockerer: Abweichungen vom Baukubus werden hier zugelassen, wenn ein öffentliches Interesse am Erhalt des Bestandes fehlt, das private Interesse an der Abweichung überwiegt. Jedoch dürfen die Abweichungen den im Straßenbild sichtbaren historischen oder künstlerischen Charakter der bestehenden Bebauung nicht beeinträchtigen.⁴²

Abb. 77 / 78: Denkmalschutz Matthäusquartier (oben) und Gundeldingen.
 Legende:
 ● Denkmalgeschütztes Objekt
 ■ Schutzzone
 ■ Schonzone



Abb. 79: Gründerzeitliche Haustypen in Basel (links) und Wien (rechts). Hier zwei Hochparterre-Typen mit Wohnen im Erdgeschoß.

Die breitere Parzellierung Wiens zeigt sich in der Fassadenbreite, welche in Wien über 20 Meter beträgt, während es in Basel durchschnittlich nur 9-11 Meter sind. Dies bedeutet weniger Hauseingänge, die jedoch intensiver genutzt werden.



4.2.4. Bebauungstypologie

Trotz der heterogenen Bausubstanz in den Basler Gründerzeitvierteln ist ein bestimmter Typus vorherrschend: Das viergeschoßige Mehrfamilienhaus von acht bis zehn Metern Breite. Auf Grund der kleinteiligen Parzellierung ergibt sich pro Etage in der Regel nur eine Wohnung. Die Bauform ist einerseits eine Weiterentwicklung des Arbeiterreihenhauses aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, kombiniert mit der räumlichen Disposition des städtischen Bürgerhauses des 18. Jahrhunderts, von dessen Typus innerhalb der ehemaligen Befestigungsanlagen noch einige erhalten sind.

Das Erdgeschoß ist grundsätzlich als Hochparterre konzipiert, jedoch liegt es im Gegensatz zum Wiener Hochparterre nur etwa sechzig Zentimeter über dem Straßenniveau, was einen Zugang über drei bis vier Treppenstufen erfordert. Das gesamte Erdgeschoß ist in der Regel als Sockel ausgebildet, welcher mit einer Bänderung mittels Fugenschnitt im Putz profiliert ist; seltener ist auch die Quaderstruktur anzutreffen. Je nach Lage ist das Erdgeschoß bewohnt oder beinhaltet beispielsweise ein Verkaufslokal. Darüber gliedert sich die drei Stockwerke umfassende Wohn- geschoßzone vertikal in drei Fensterachsen. In der Regel sind diese gleichmäßig verteilt, manchmal wird mittels Risaliten oder Zwillingsfenstern eine der drei Achsen hervorgehoben. Nicht immer ist es die Mittelachse, nicht immer entspricht sie der Position des Wohnzimmers. Balkone sind straßenseitig sehr selten vorzufinden.

Von 400 untersuchten gründerzeitlichen Fassaden verfügen 65% über drei Fensterachsen, während 18% der Gebäude in vier Achsen gegliedert sind. Zweiachsige Fassaden kommen seltener vor, wobei dies quartierabhängig unterschiedlich ist: So weisen im Gundeldingenquartier 18% der gründerzeitlichen Fassaden zwei Achsen auf, während sie im Matthäusquartier nur 9% ausmachen. Mehr als vier Achsen kommen nur in seltenen Fällen vor und bedeuten dann auch größere Hausbreiten von über zwölf Metern.

Zwischen Matthäusquartier und Gundeldingen existieren auch Unterschiede bezüglich der Materialisierung:

So sind in ersterem über ein Drittel der gründerzeitlichen Fassaden mit sichtbarem Klinker ausgeführt, während dieser Anteil in Gundeldingen nur 15% ausmacht.

Die Wohnungen sind auch sehr einheitlich konzipiert. Die zumeist einzige Wohnung pro Etage erschließt sich jeweils über ein Vestibül, von welchem aus jeder Raum erreichbar ist. Es sind in der Regel drei Zimmer sowie eine Küche. Bei den älteren Typen befindet sich die Toilette im Treppenhaus an der hofseitigen Außenwand, bei späteren Umbauten, sowie bei den Bautypen ab dem beginnenden 20. Jahrhundert verfügt die Wohnung über ein Bad, welches stirnseitig am Vestibül angeordnet ist.

Die entsprechend der kleinteiligen Parzellierung dichte Abfolge von Zugängen wirkt sich positiv auf die Bespielung des Straßenraums aus: Während bei den deutlich breiteren Wiener Gründerzeithäusern wenige, dafür stärker frequentierte Zugänge in den Straßenraum münden, erfolgt in Basel der Austausch zwischen innen und außen in Basel gleichmäßiger und in der Fläche verteilter. Zudem erzielen die Vorgärten eine entschleunigende Wirkung.

Man kann etwas überspitzt sagen, dass sich das Basler Erdgeschoß analog einer „Brause“ gleichmäßig in den gesamten Straßenraum öffnet, während die Öffnung in Wien eher einer „Düse“ entspricht.

4.2.5 Erdgeschoßnutzungen

Betrachtet man die Verteilung der Erdgeschoßnutzungen, so tritt eine logisch erscheinende Hierarchisierung der Straßenzüge ins Auge: Im Matthäusquartier ist dies klar das schon erwähnte Achsenkreuz der Feldberg- und Klybeckstrasse, wo fast die Erdgeschoßzone fast durchgehend über publikumsorientierte Nutzungen verfügt, während in Straßen in Nebenlagen hauptsächlich die Wohnnutzung vorherrscht. Es sind die Straßen ohne Vorgärten, wo das Erdgeschoß hauptsächlich dem Publikumsverkehr dient. Bei Straßen in Nebenlagen fällt auf, dass hauptsächlich Eckhäuser eine halböffentliche Nutzung aufweisen, während gegen die Mitte hin immer die Wohnnutzung vorherrscht. Mit ihrer akzentuierten Nutzung übernehmen die Straßenkreuzungen gewissermaßen die Aufgabe der fehlenden Plätze.

Analog der demografischen Situation zeichnet sich auch in der Erdgeschoßzone ein Gefälle zwischen den teuren und günstigeren Lagen auf: Während an günstigeren Lagen häufig Ateliers, Werkstätten oder kleine Läden vorzufinden sind, so findet man beispielsweise gegen den Rhein hin fast ausschließlich total-sanierte Altbauten oder Neubauten des gehobenen Standards. Diese Tendenz bestätigt sich auch bei den Quadratmeterpreisen. Durch Aufwertungen des Straßenraums wird diese Entwicklung beschleunigt, was eigentlich gut gemeint ist, kann sich äußerst nachteilig auf das Umfeld auswirken. Im Gespräch mit

Regierungsrat Hans-Peter Wessels habe ich beispielsweise erfahren, dass gewisse Straßen, hier explizit die Feldbergstrasse zumindest vorläufig bewusst nicht aufgewertet werden, weil an deren Reichtum an internationalen Geschäften und Lokalen durch die zwangsläufige Erhöhung der Mietpreise gefährdet sei. Die Gentrifizierung ist ein drohendes Problem für die Kleinteiligkeit und die *Stadt der kurzen Wege*. Es begegnet einen auf Schritt und Tritt: Wo vor wenigen Jahren noch ein Quartierladen war, sind heute Büros oder Wohnnutzungen. Betroffen sind vor allem Eckbauten, welche durch ihre ehemals zurückgesprungenen Vorplätze die



Abb. 80 / 81: Erdgeschossnutzungen im Matthäusquartier (oben) und Gundeldingen.

- Legende:
- Wohnen
 - Öffentliche Einrichtung
 - Büros
 - Gewerbe
 - Handel (ohne Lebensmittel)
 - Handel (Lebensmittel)
 - Handel (Bäckerei)
 - Gastronomie (Café / Bar)
 - Gastronomie (Fast Food)
 - Gastronomie (Restaurant)



Abb. 82: Ecke Breisacher- und Oetlingerstraße 2014, Nahversorger mit platzartiger Vorzone, Treffpunkt der näheren Umgebung (Bild: Google Streetview).

Abb. 83: Ecke Breisacher- und Oetlingerstrasse 2019, Der Nahversorger wurde durch Wohnung ersetzt, Vorgarten nur von der Wohnung zugänglich, Zaun um die Ecke gezogen, Platzsituation ist zerstört.

Abb. 84: Gempenstrasse, gastronomisch genutztes Erdgeschoß.



Kreuzungen platzähnlich wirken ließen. Ein verbildliches Beispiel hierfür ist die Kreuzung Breisacher- und Oetlingerstrasse. Während im September 2014 das *Egglädli* der *Trattoria Mamma Enza* diagonal gegenüberstand, waren im Herbst 2019 die Erdgeschosse alle vier Eckhäuser privatisiert. Das Gebäude, welches das *Egglädli* beherbergte, ein Nahversorger als Treffpunkt der sich kreuzenden Straßenzüge (Abb. 82), erhielt ein typisches „Upgrading“ in Form einer Totalsanierung und besteht jetzt aus Wohnungen des gehobenen Standards - auch im Erdgeschoß. Den größten Eingriff erlebte der ehemalige Vorplatz: Mittels einer Einfriedung wurde der einladende Platzbereich komplett zum privaten Garten umgewandelt (Abb. 83) die räumlichen Qualitäten des Kreuzungsbereichs sind somit zerstört. Hier sollte die Stadt eingreifen können, um solche schwerwiegenden Veränderungen verhindern zu können. Da die Vorgärten in Basel aber allesamt Bestandteil privater Parzellen sind und lediglich der Gehsteig in Besitz der Stadt, gestaltet sich die Kontrolle über deren Nutzung und Zugänglichkeit als sehr schwierig.

Eine große Gefahr für die in Basel sehr intensive Interaktion von innen nach außen ist die zunehmende Privatisierung ehemaliger Erdgeschoßzonen. Gerade das Vorhandensein einer Grünzone vor dem Erdgeschoß verleitet viele Immobilienbesitzer*innen, dieses als Wohnraum zu nutzen. Kern des Problems liegt in den Besitzverhältnissen: Ist in Wien der gesamte Straßenraum von Fassade zu Fassade im Besitz der Gemeinde, so gehören die Vorgärten in Basel den jeweiligen Liegenschaften an - Gemeindeeigentum, oder in Basel *Allmend* genannt, sind lediglich Straße und Gehsteig. Weil es sich aber in der Regel um Mehrfamilienhäuser handelt, wird dieser Bereich gemeinschaftlich verwendet. Häufige Nutzungen sind Abstellflächen für Fahrräder, Sitzplätze oder Bepflanzungen aller Art. Im für den öffentlichen Raum „schlimmsten“ Fall ist der Außenraum als private Terrasse der untersten Wohnung in Verwendung, welche durch eine Hecke vom Straßenraum völlig abgetrennt ist und nur einen schmalen Zugang zur Haustür frei lässt.



4.2.6 Der Vorgarten als Pufferzone

Dass die Straßen in Basel belebt sind, hängt sehr eng mit der Gestaltung des Übergangs zwischen Straße und Gebäude zusammen. Jan Gehl sagt in seinem Buch *Leben zwischen Häusern*: „Funktioniert der Rand, funktioniert auch der Raum“. ⁴⁴ Dieser Rand besteht in beiden untersuchten Gebieten hauptsächlich aus Vorgärten: Exakt drei Meter breit, säumen sie fast jeden Straßenzug; sie sind Teil des Ganzen, aber dennoch wahrt jeder seine Individualität. Die Breite von drei Metern scheint nahezu ideal, da sie einerseits genug Raum für eine angemessene Nutzung und Bepflanzung bietet, ohne aber die vermittelnde Wirkung zwischen Straße und Haus zu verlieren. Tatsächlich existieren an einigen Straßen auch breiter konzipierte Vorgärten, jedoch verliert sich dort der Bezug zwischen Haus und Straße - die Wirkung geht verloren, was bleibt ist eine Leere (Abb. 85).

Die Vorgärten gehen ursprünglich auf das 1859 erlassene *Gesetz über die Erweiterung der Stadt* zurück ⁴⁵ und wurden 1877 im *Gesetz über Spekulationsstraßen* ⁴⁶ verfestigt. Mit ihren drei Metern Breite sind sie Resultat des darin festgelegten Baulinienabstandes von 15 Metern sowie der Straßenbreite von 9 Metern. Im *Gesetz über die Erweiterung der Stadt* war festgeschrieben, dass die Vorgärten nur mit einem durchlässigen Gitterzaun abgeschlossen werden dürfen, nicht aber mit einer geschlossenen Mauer, damit sie den Straßenstaub „schlucken“ konnten. Dies galt zu einem Zeitpunkt, als die wenigsten Straßen über eine Pflasterung oder eine geschlossene Decke verfügten. Später wurde dieses Gesetz abgeändert, so dass auch Mauern bis zu einer bestimmten Höhe als Abgrenzung zugelassen waren.

Auch heute unterliegen die Vorgärten besonderen Regelungen, ihnen ist §55 des Baugesetzes gewidmet: „Die Fläche ist als Garten- oder Grünfläche zu gestalten, gedeckte Abstellplätze für Fahrräder und Kinderfahrzeuge, sowie Bauten, die nach ortsüblicher Auffassung zur Ausstattung von Gärten gehören sind zulässig, sofern sie sich gut in den Garten, die Grünfläche und ins Strassenbild

einordnen. Sofern kein anderer geeigneter Standort vorhanden ist, können in den Vorgärten auch Wärmepumpen installiert werden. Einfriedungen und Mauern dürfen nicht höher als zwei Meter sein.“ ⁴⁷

Es ist auch dieser Paragraph 55, dem es zu verdanken ist, dass die Vorgärten mit ihrer Begrünung wesentlich zum angenehmen Klima der Straßenzüge beitragen und sie nicht vollständig von Autos dominiert und ihre Böden gänzlich versiegelt sind. Nicht nur in optischer und klimatischer Hinsicht bereichern diese Vorgärten den Straßenraum, sondern auch in gesellschaftlicher.



Abb. 85: Typische Vorgarten-nutzung mit Fahrradständern, Klappstühlen und einem Tisch.

Abb. 86: Delsbergerallee, Gudel-dingen: Zu breite Vorgärten mindern den Bezug vom Haus zur Straße.

Abb. 87: Vergitterte Vorgärten ohne oder mit nur marginaler vegetation. Beinwilerstrasse 3-11, 1939. Staatsarchiv Basel-Stadt

Abb. 88 (rechts): Neuweilerstrasse, Vorgarten mit vielfältiger Bepflanzung.

4.3 STRASSENQUERSCHNITTE IN WIEN UND BASEL IM VERGLEICH

Vergleicht man die gründerzeitlichen Straßenräume in Wien mit denen von Basel fallen in erster Linie zwei Aspekte auf: Die größtenteils fehlende Vegetation und die deutliche Präsenz des Autos. Selbst in Wohnstraßen überwiegt die autoorientierte Nutzung des Raumes. Trotz fast identischer Breite ergibt sich ein vollkommen anderes Straßenbild: Die fehlenden Vorgärten in Wien und die, durch die Lage der direkt an der Hauswand gelegenen Gehsteige, veränderte Perspektive des Straßenraums aus Fußgänger*innensicht, lassen die Wiener Straßenzüge „härter“ wirken. Die zahlreichen Hochparterre, die breitere Parzellierung und die daraus resultierende geringere Anzahl an Eingängen unterstreichen diese Wirkung.

Straßenquerschnitte in Wiener Gründerzeitvierteln richten sich nach der, in der jeweiligen Epoche geltenden Wiener Bauordnung. Während in den inneren Bezirken, den ehemaligen Vorstädten, Breiten von 9 oder 12 Metern auftreten, sind sie in den 1890 eingemeindeten Vororten, den Bezirken außerhalb des Gürtels zumeist einheitlich in einer Breite von etwa 15 Metern gehalten.

Die vorherrschende Form der Aufteilung des Straßenraums von Fassade zu Fassade ist folgende Anordnung: Gehsteig, Schrägparker, Fahrbahn, Längsparker, Gehsteig. Die einheitliche Breite von 14,2 Metern erlaubt diese Aufteilung fast in jedem Gründerzeitquartier. Handelt es sich um eine Straße mit Gegenverkehr, so werden meist an Stelle von Schräg- Längsparker angeordnet, jedoch immer beidseits der Fahrbahn.

Immer öfter werden Einbahnstraßen für Radfahrer*innen in beide Richtungen geöffnet, meist sind hierfür kaum bauliche Maßnahmen notwendig, in seltenen Fällen werden Quer- zu Schrägparkplätzen oder Schräg- zu Längsparkplätzen umorganisiert, dies ist jedoch mit großen gesellschaftspolitischen Hürden verbunden und immer von der jeweiligen Bezirksvorstehung abhängig.

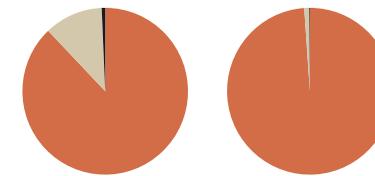
Der in Basel häufigste Straßentyp besteht aus den üblichen drei Meter breiten Vorgärten und meist einer Parkspur (*Basler Schema*). Diese selbst ist tendenziell bei

Parkflächen im öffentlichen Raum

Wien:

Quelle: MA 46

| | Stellplätze | Fläche in m ² |
|------------|-------------|--------------------------|
| ● Auto | 377'800 | 4'533'600 |
| ● Fahrrad | 49'101 | 44'190 |
| ● Motorrad | 2'907 | 5'814 |

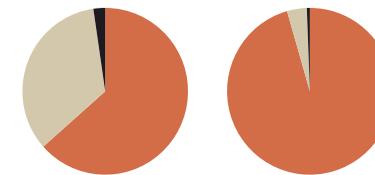


Parkflächen im öffentlichen Raum

Basel:

Quelle: Parkplatzkataster Basel

| | Stellplätze | Fläche in m ² |
|------------|-------------|--------------------------|
| ● Auto | 26'403 | 316'836 |
| ● Fahrrad | 14'255 | 12'829 |
| ● Motorrad | 955 | 1'910 |



neueren Straßen oftmals durchsetzt mit Radabstellanlagen, Freiflächen für Spiel und Sport, sowie in einigen Fällen auch Bäumen. Bäume selbst sind in Basler Straßen jedoch sehr unterschiedlich vorhanden. Durch die relativ beschränkte Breite von drei Metern bieten sich die Vorgärten nicht als idealer Standort für großwachsende Bäume an, trotzdem sind diese in nahezu jedem Straßenzug in stark variierender Größenordnung und Anzahl vorhanden. Schräg- oder Querparker gibt es in Basel kaum, letztere im Forschungsperimeter gerademal an einer einzigen Straße (*Matthäusquartier, Amerbachstrasse*) und dort auch nur einseitig angeordnet.

Was in Wien vor allem auffällt ist die ausgeprägte Hierarchisierung betreffend der Nutzungen zu Gunsten des Autos. Vor allem im Bereich des ruhenden Verkehrs wird enorm viel Platz verschlungen. In der Stadt Wien beläuft sich der Platzverbrauch aller sich im Straßenraum befindlicher Parkfelder auf über 4,5 Quadratkilometer, was der Fläche des Ersten und Vierten Gemeindebezirks zusammen entspricht (Abb. 89).

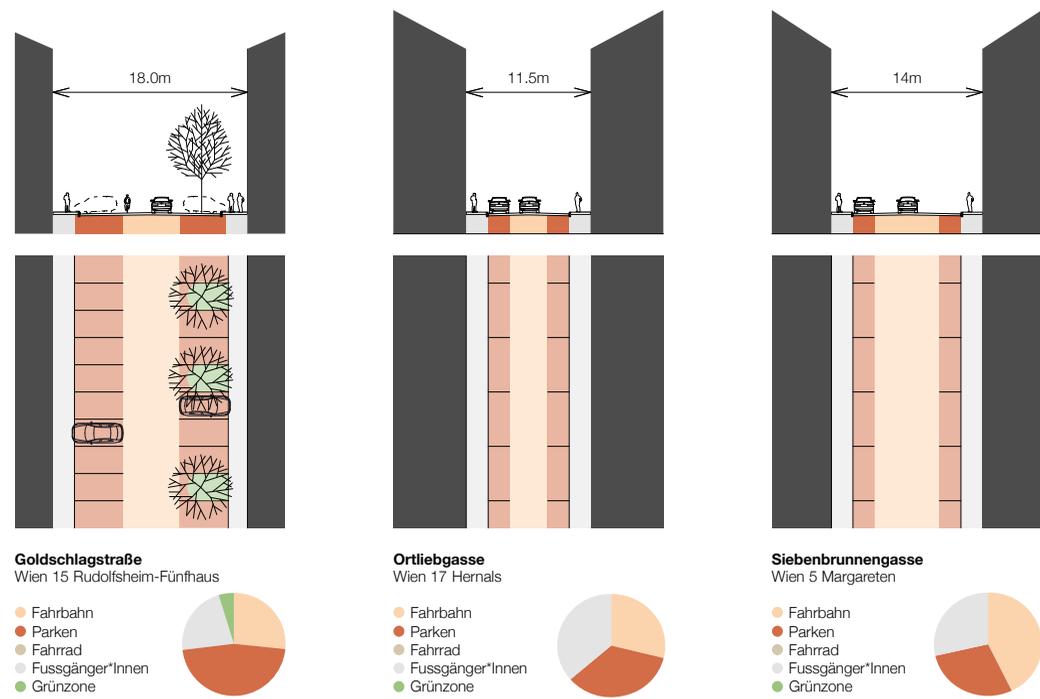
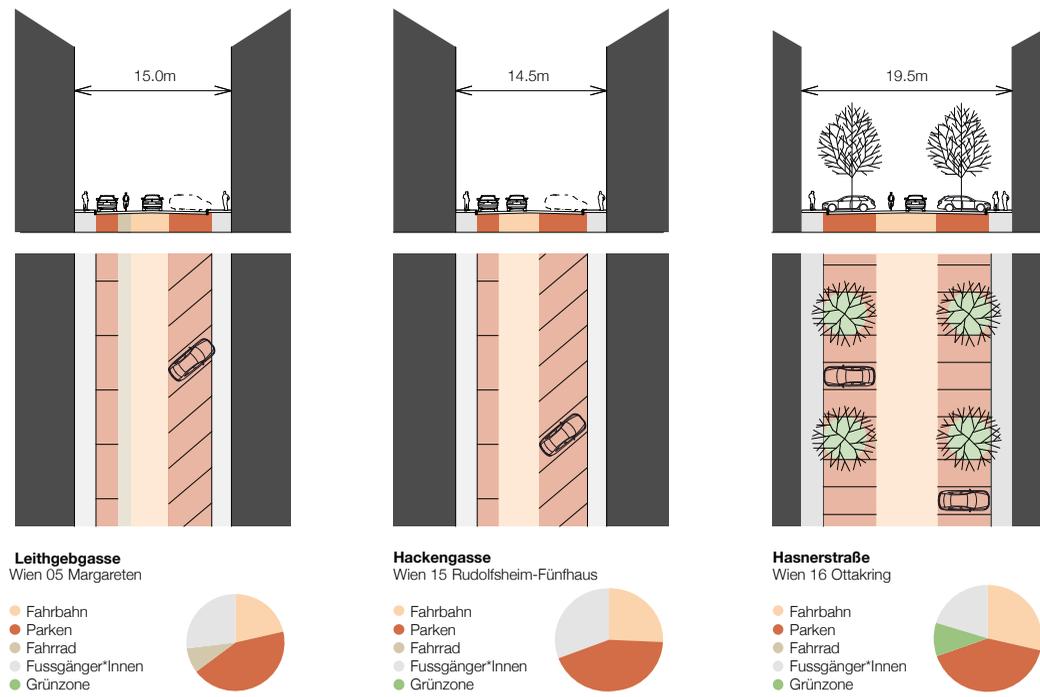
Abb. 89: Vergleich der Parkplätze im öffentlichen Raum in Wien und Basel

Abb. 90: In Wien beträgt die Gesamtfläche aller im öffentlichen Raum befindlichen Parkplätze 4,5 Quadratkilometer. Dies entspricht der Gesamtfläche des ersten und vierten Gemeindebezirks (eingefärbt).

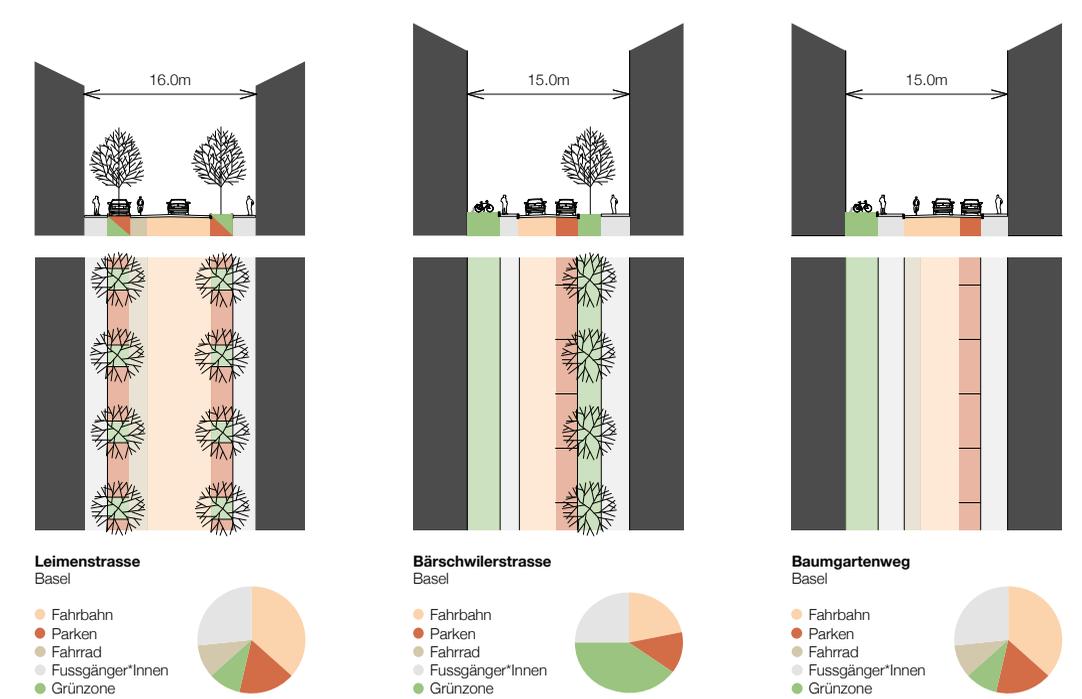
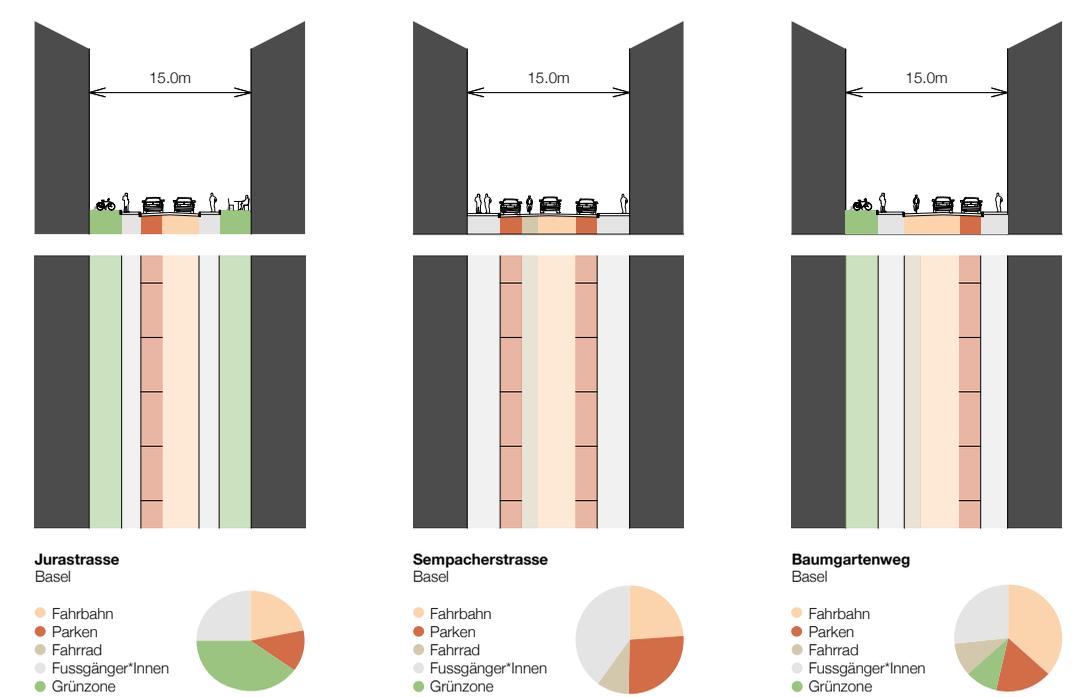
Abb. 91-102: Nachfolgende Doppelseite: Straßenquerschnitte in Basel und Wien.



Raumaufteilungen in Straßenzügen in Wien



Raumaufteilungen in Straßenzügen in Basel



5 ANALYSE 2

5.1 Analyse bestehender Straßen und Plätze in Basel 110

5.1.1 Bärenfelsenstrasse 112

5.1.2 Matthäusstrasse 116

5.1.3 Erasmusplatz 120

5.1.4 Gempenstrasse 124

5.1.5 Tellplatz 128

5.2 Bewertungen nach Jan Gehl 132

5.3 Strukturell verwandte Räume in Wien 136

5.4 Interview Hans-Peter Wessels 138

5.1 ANALYSE BESTEHENDER STRASSEN UND PLÄTZE IN BASEL

Als Forschungsgegenstände wurden fünf Straßen und Plätze mit unterschiedlicher Prägung in zwei Quartieren ausgewählt. Mit Ausnahme vom Erasmusplatz sind sie alle Begegnungszonen. Es wurde darauf geachtet, dass verschiedene Faktoren wie die Nähe des öffentlichen Verkehr, die Lage in wohnorientierter oder intensiver genutzten Umgebung, sowie der allgemeine Charakter von Bebauung und Nutzung.

Folgende Straßen und Plätze wurden hierfür ausgewählt:

Im Matthäusquartier

Bärenfelsenstrasse: Die älteste Wohnstraße der Stadt.

Matthäusstrasse: Eine Begegnungszone mit minimalen baulichen Veränderungen.

Erasmusplatz: Lebendiger, urbaner Ort auch ohne Verkehrsberuhigung.

Im Quartier Gundeldingen

Gempenstrasse: Vermittlerin zwischen Geschäfts- und Wohngebiet.

Tellplatz: Wenn die Straßenbahn durchs Wohnzimmer fährt.

Abb. 104: Schwarzplan Basel, hervorgehoben: Forschungsquartieren Matthäus und Gundeldingen, gelb hervorgehoben: Forschungsstraßen und -plätze.



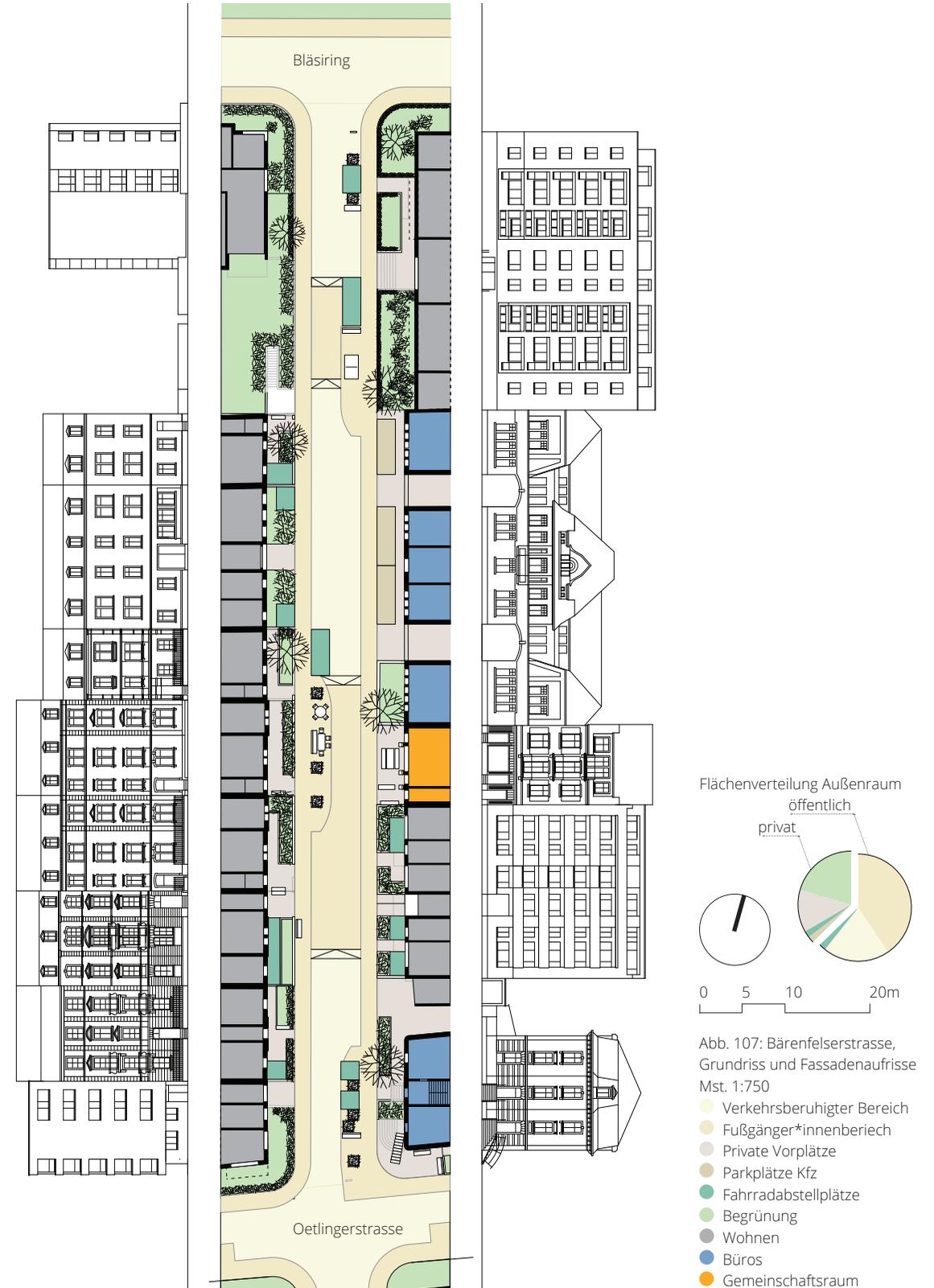
5.1.1 BÄRENFELSERSTRASSE



Die Bärenfelsenstrasse gilt sozusagen als die „Mutter aller Basler Wohnstraßen“: 1974 gründete eine Architekturcooperative die integrale Genossenschaft *Cohabitat* und kaufte ein Eckhaus, in welchem sie ein Quartierzentrum eröffnete. Nach einigen Bestrebungen und Hürden wurde ein Wohnstraßenprovisorium erstellt. Die Straße war eine von vier Basler „Versuchswohnstraßen“ und diente als Studienbeispiel. 1979 erhielt die Straße dann den offiziellen Status einer Wohnstraße. In einem frei gewordenen Industriegebäude entstanden Werkstätten und Ateliers für die Cooperative. Mehr als die Hälfte der an die Bärenfelsenstrasse stoßenden Liegenschaften waren mittlerweile von Leuten bewohnt, die mindestens ein respektiertes Mitspracherecht in Liegenschaftsangelegenheiten hatten. Entsprechend wirkte sich deren verstärktes Engagement in ihrem Wohnumfeld aus: Wünschenswerte Einrichtungen wurden ohne Subventionen gemeinsam geschaffen.

Nach diesem Modell gingen die *CohabitäterInnen* auch in anderen Stadtteilen vor. Sie haben beratend eigenständige Versuche unterstützt, deren Ausstrahlungen weithin wirken.¹

Abb. 105 / 106:
Bärenfelsenstrasse, Blick Richtung Nordwesten.



Bebauung

Die Bausubstanz ergibt in der Bärenfelsenstrasse ein sehr heterogenes Bild: Drei von vier Eckbauten stammen aus der Zeit der Hochkonjunktur, ein weiterer Wohnblock aus den 70er Jahren fügt sich in die östliche Bauzeile ein. Lediglich ein Eckhaus stammt noch aus der Gründerzeit. In der östlichen Zeile beschränkt sich die gründerzeitliche Bausubstanz auf drei Gebäude: Der eben erwähnte Eckbau, ein Wohnhaus mit einem Gemeinschaftsraum im Erdgeschoß und ein transformiertes Industriegebäude von 1910, welches die Ateliers und Werkstätten der Cooperative, sowie einige Büros beherbergt. Auf der westlichen Straßenseite folgen nordwärts dem Eckbau aus den 1960er Jahren sieben Bauten der 1900er Jahren, welche über dem reich gegliedertem Sockelgeschoß drei Vollgeschoße aufweisen. Die anschließenden drei, bereits 1897 erbaut, ein Ensemble aus zwei schmalen Flankenbauten und einem breiten Mittelteil bildend, wirken mit nur zwei Vollgeschoßen über einem weniger akzentuierten Sockel etwas gedrungener und auch in ihrer Fassadengestaltung bescheidener.²

Erdgeschoßnutzungen

Die Straße ist ganz klar wohnorientiert. Neben einigen Büros einem Ferienapartment im Eckbau zur Oettlingerstrasse besteht die einzige vom Wohnen abweichende Nutzung in einem Gemeinschaftsraum der Cooperative. Untergebracht in den ehemaligen Quartierladen zeugt die Existenz eines solchen Gemeinschaftsraums, dessen Außenbereich auch die Straße belebt, von dem hier vorhandenen Zusammenhalt als Quartiergemeinschaft.

In den 110 Wohnungen, rechnet man mit dem quartierüblichen Durchschnitt von 1,9 Personen pro Haushalt, leben zur Zeit etwa 209 Personen an dieser Straße, durch den recht markanten Familienanteil liegt dieser Wert vermutlich etwas höher.³



Abb. 108: Bärenfelsenstrasse, Bausubstanz nach Baujahr (Baubeginn)

- vor 1885
- 1885-1889
- 1890-1894
- 1895-1899
- 1900-1906
- 1905-1909
- 1910-1920
- Nach 1920
- Denkmalgeschütztes Objekt
- ▨ Schutzzone
- ▨ Schonzone

Kennzahlen

Maße

Länge Straßenzug: 116m
 Davon bebaut: 95m / 103.5m
 Anzahl Gebäude: 9 / 5
 Fassadenbreite: 10,56m / 20.7m
 Wohnungen: 110
 Bewohner*innen: 209

Permeabilität

1. Zahl: Total,
 in Klammern: links/rechts
 Hauseingänge: 12 (8/4)
 Übrige Eingänge: 3 (0/3)
 Einfahrt/Eingang: 0 (0/0)
 Reine Einfahrt: 1 (0/1)
 Treppenabgänge: 1 (1/0)
 Durchgänge total: 19 (9/10)
 ø Abstand zw. Öffnungen 12.21m

Verkehr

Autos/h: 6
 Fußgänger*innen/h: 46
 Fahrräder/h: 16
 Geparkte Autos: 2
 davon öffentlich: 0
 davon privat: 2

Geparkte Fahrräder: 51
 davon öffentlich: 14
 davon privat: 37

Die Zahlen stellen sich aus dem Mittelwert dreier Zählungen zusammen.

Übergang innen - außen

Die Bärenfelsenstrasse zeichnet sich durch stark begrünte und teilweise auch unversiegelte Vorgärten aus. Die üppige Vegetation bestehend aus teils hohen Bäumen stellt sich als Maßgebend für diesen Straßenraum dar. Lediglich zwei von dreizehn Vorzonen sind asphaltiert und dem Gehsteig angehängt, eine davon wird als Parkplatz für die Büros genutzt, die andere als Außenbereich des Gemeinschaftsraums. Letztere spielt als Ausweitung des Straßenraums eine prägende Rolle im Erscheinungsbild des wohnlichen zentralen Bereichs. Abgesehen von diesem Gemeinschaftsraum erkennt man noch beim Haus Nr. 47, welches 2019 gesamt saniert wurde, Spuren eines ehemaligen Schaufensters,⁴ ansonsten wurden alle Gebäude schon mit nichtöffentliche Erdgeschoßen geplant.

Interessant sind die beiden Zugänge beim ehemaligen Industriegebäude, die in den Erschließungshof führen. Das Gebäude ist das einzige, welches über keinen direkt in den Straßenraum führenden Eingang verfügt.

Straßenraum

Sitzbänke und Tische, eine Spieltruhe und ein Pongtisch, mehrere Stühle, Sonnenschirme und Pflanzentröge und Schaukeltiere verleihen dieser Straße eine sehr familiäre Atmosphäre. Dank der



Anhebung des zentralen Bereichs des Straßenraums auf Gehsteighöhe entsteht trotz Materialwechsel die Wirkung einer zusammenhängenden Fläche. Gerade diese Diversität an Materialien verleiht dem Raum eine etwas informelle, sehr entspannte Note.

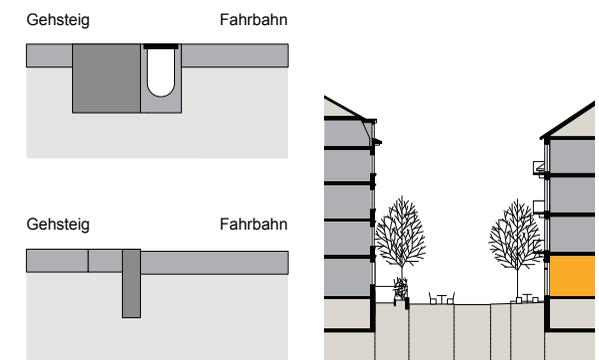
Im zentralen Bereich und bei der etwas nördlich davon liegenden, kleineren Anhebung der Fahrbahn, welche in beide Richtungen befahren werden darf, besteht kein Höhenunterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn, nördlich und südlich davon ist jedoch die ursprüngliche Aufteilung von Gehweg und Fahrbahn vorhanden. Die üppige Vegetation der Vorgärten läßt beinahe den Eindruck erwecken, dass man sich in einem privaten Garten befindet.

Abgesehen von den drei zu den Büros gehörenden privaten Parkfeldern verfügt der Straßenraum über keine ausgewiesenen Parkplätze. Einzelne Ausbuchtungen zum Güterumschlag sind vorhanden. Dem fehlen von Parkplätzen für Autos stehen im Straßenraum gleich vier Abstellflächen für Fahrräder gegenüber.

Abb. 109: Bärenfelsenstrasse, Sitzbereich und Spielzone

Abb. 110: Übergang Gehsteig zur Fahrbahn ist im „Herzstück“ ostseitig mit markanten Granitbordsteinen und davorliegender Entwässerungsrinne, sowie westseitig mit schmalen Gneis-Stellstreifen flächenbündig gestaltet.

Abb. 111: Bärenfelsenstrasse, Querschnitt von Süden her gesehen.



5.1.2 MATTHÄUSSTRASSE



Zwischen Klybeck- und Müllheimerstrasse (Matthäusplatz) spannt sich der Straßenzug der Matthäusstrasse auf. Seit 2018 eine Begegnungszone, zählt sie zu den jüngsten ihrer Art.⁵ Die Matthäusstrasse ist ein gutes Beispiel kleiner Interventionen ohne teure, bauliche Anpassungen: Die einzige strukturelle Veränderung bestand lediglich in der Aufhebung zweier Parkfelder im nördlichen Bereich, sowie der Umwidmung eines dritten in Fahrradabstellplätze im Süden. Eine Torsituation mit Stele besteht indes auch nur im Süden, da die Straße im Norden an die bereits existierende Begegnungszone Müllheimerstrasse anschließt.

Herzstück dieser Begegnungszone ist ein rechteckiger Gemeinschaftsbereich, welcher sich über Fahrbahn spannt und vom Fahrverkehr diagonal gequert wird. Die Straße ist indes von besonderer Wirkung, da sie einen in sich gefassten Raum bildet, der östlich vom Querhaus der Matthäuskirche abgeschlossen wird und westlich stumpf auf die Bebauung der Klybeckstrasse stößt.

Abb. 112: Matthäusstrasse, Blick Richtung Osten, Straßenabschluss durch Querhaus der Matthäuskirche.

Abb. 113: Matthäusstrasse, Blick Richtung Westen, in der Bildmitte Gemeinschaftsbereich.

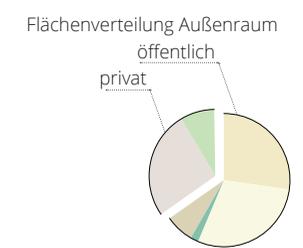
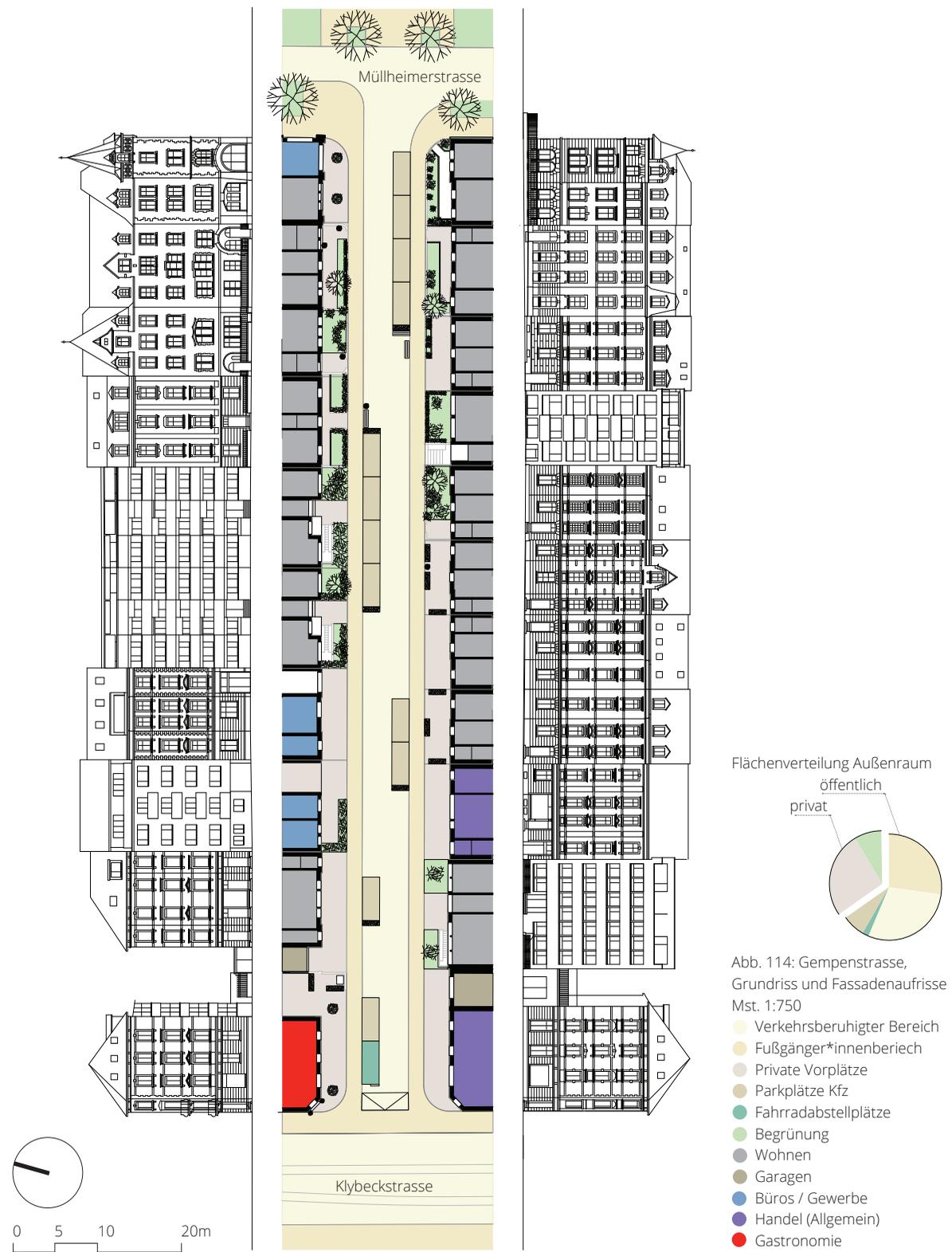


Abb. 114: Gempenstrasse, Grundriss und Fassadenaufrisse Mst. 1:750

Bebauung

Die Matthäusstrasse wird von zwei ebenmäßigen Häuserzeilen gesäumt, wovon die beiden Eckbauten Richtung Klybeckstrasse etwas abgerückt sind. Die Geschoßigkeit beläuft sich bei den Gründerzeitbauten auf durchgehend ein Sockel- und drei Obergeschoße, während die Dachgeschoße teilweise ausgebaut sind.

Das ausgewogene Erscheinungsbild ist der Tatsache zu verdanken, dass die Bebauung größtenteils innerhalb vier Jahren zwischen 1895 und 1899 erfolgte. Der Anteil gründerzeitlicher Bausubstanz ist mit achtzehn von dreiundzwanzig Gebäuden verhältnismäßig hoch, was ein harmonisches Straßenbild erzeugt. Die Mehrheit der Bauten ist dreiaxsig und weist wiederkehrende Gestaltungselemente auf. Die westlichen Eckbauten zum Matthäusplatz hin, bei der nördlichen Zeile auch beiden daran anschließenden, heben sich mit ihrem verspielten Äußeren mit adaptierten Stilelementen der deutschen Renaissance und Spätgotik von der restlichen Bebauung ab. Beide Ecken sind mit einem Turm akzentuiert, der nördliche von 1897 weist ein Dachgeschoß mit aufgemaltem (!) Fachwerk auf⁶. Die einheitliche Trauflinie wird durch die vier Nachkriegsbauten durchbrochen, deren angemessene Kubatur die Rythmisierung und das Straßenbild nur in geringfügigem Masse beeinträchtigt.⁷

Erdgeschoßnutzungen

Obwohl im Zentrum vom Matthäusquartier liegend, handelt sich klar um eine Wohnstraße. Von den 23 Gebäuden weisen 15 eine Wohnnutzung im Erdgeschoss auf. Die Ecke zur belebten Klybeckstraße wird durch ein Restaurant und ein Friseursalon belebt. Im Inneren der Straße befinden sich ein Nagelstudio, eine Fahrradwerkstätte (Hinterhof), weiter sind noch ein grafisches Büro und ein Lederatelier zu verzeichnen. Im nördlichen Eckbau zur Müllheimerstraße ist das Vereinslokal von *Basel Wandel*, einer Institution für sozial und ökologisch Engagierte und Interessierte



Abb. 115: Matthäusstrasse, Bausubstanz nach Baujahr (Baubeginn)

- vor 1885
- 1885-1889
- 1890-1894
- 1895-1899
- 1900-1906
- 1905-1909
- 1910-1920
- Nach 1920
- Denkmalgeschütztes Objekt
- ▨ Schutzzone
- ▨ Schonzone

Kennzahlen Matthäusstrasse

Maße

Länge Straßenzug: 112m
 Davon bebaut: 104m / 107.5m
 Anzahl Gebäude: 10 / 11
 Fassadenbreite: 10.40m / 9.77m
 Wohnungen: 117
 Bewohner*innen: 222

Permeabilität

1. Zahl: Total,
 in Klammern: links/rechts
 Hauseingänge: 14 (6/8)
 Übrige Eingänge: 6 (3/2)
 Einfahrt/Eingang: 1 (1/0)
 Reine Einfahrt: 2 (1/1)
 Treppenabgänge: 3 (2/1)
 Durchgänge total: 26 (14/12)
 ø Abstand zw. Öffnungen 8.62 m

Verkehr

Autos/h: 36
 Fußgänger*innen/h: 64
 Fahrräder/h: 32

Geparkte Autos: 10
 davon öffentlich: 8
 davon privat: 2

Geparkte Fahrräder: 80
 davon öffentlich: 27
 davon privat: 53

Die Zahlen stellen sich aus dem Mittelwert dreier Zählungen zusammen.

in der Region Basel zu Hause. Abgesehen von einer Airbnb-Wohnung befinden sich 117 Wohnungen an der Straße. Rechnet man mit dem quartierüblichen Durchschnitt von 1,9 Personen pro Haushalt, ergibt dies etwa 222 Personen.⁸

Übergang innen - außen

Während die östlichen Vorgärten über eine reiche Vegetation verfügen, dominieren im westlichen, zur Klybeckstrasse orientierten Bereich Asphaltflächen, teils ohne Abgrenzung zum Straßenraum. Die einzelnen Pflanzentröge und die fragmentarischen Hecken vermögen keine deutliche Gliederung der Teilräume zu erzeugen. Allgemein ist festzustellen, dass in dieser Straße eine überdurchschnittlich hohe Versiegelungsrate herrscht. Fünf Vorplätze in der westlichen Straßenhälfte werden auch zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt, während sie im östlichen Bereich sehr individuell mit malerischem Gepräge (Abb. 116) ausgestaltet sind.

Bezüglich der Permeabilität ist ein Gefälle von der Klybeckstrasse Richtung Müllheimerstrasse zu bemerken. Von den Nachkriegsbauten verfügt einer über den typischen abgesenkten Eingangsbereich, die restlichen sind ebenedig oder erhöht zugänglich.



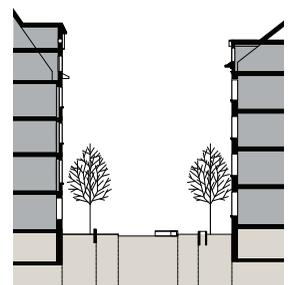
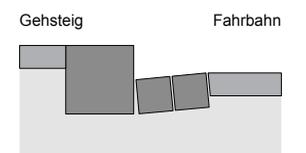
Straßenraum

Die Straße ist als Einbahn mit Fahrradgegenverkehr konzipiert und wurde trotz Umwidmung in eine Begegnungszone baulich kaum verändert. Die ursprünglichen, ca. 10cm hohen Randsteine zonieren den Straßenraum in die drei Bahnen: Gehsteig, Fahrbahn, Gehsteig. Im östlichen Drittel der Straße spannt sich ein rechteckiger Gemeinschaftsbereich über die Fahrbahn (vgl. 3.5.4). Durch die Anordnung der Parkplätze entsteht der eine Verschwenkung der Fahrbahn. Die Anordnung der zwei diagonal einander zugewandten Sitzgruppen rückt den Straßenraum ins Zentrum. Mit wenigen Eingriffen konnten so starke Querbezüge über den Straßenraum geschaffen werden, ohne dass baulich etwas an der Straßengeometrie verändert wurde. Durch die dezente Gestaltung mittels Sitzbänken und Pflanzentrögen, sowie die individuelle Reaktion zum Straßenraum seitens der Anrainer*innen über die Gestaltung der Vorgärten, erweckt zumindest im östlichen Teil der Matthäusstrasse Assoziationen an einen Wohnhof.

Abb. 116: Individuell gestaltete Vorgärten prägen den östlichen Bereich des Straßenraums.

Abb. 117: Übergang Gehsteig zur Fahrbahn ist markanten Granitbordsteinen und einer zweireihigen Pflasterung gestaltet.

Abb. 118: Matthäusstrasse, Querschnitt von Westen her gesehen.



5.1.3 ERASMUSPLATZ

Geplant um 1875 als Brückenziel in Form eines großen Rundplatzes stellt der Erasmusplatz den Gegenpol zum flussaufwärts liegenden Wettsteinplatz dar. Die ab 1886 erfolgte Randbebauung formte den Platz in ein über Eck gestelltes Quadrat nach dem Vorbild Barcelonas.⁸ In seiner Form gehört er zu den wenigen tatsächlich ausgeführten, geplanten Plätzen des Stadterweiterungsplans von 1859. Mit der ihn durchstoßenden, stark befahrenen Feldbergstrasse bildet er den einzigen, nicht verkehrsberuhigten Straßenraum dieser Analyse. Durch seine überaus urbane Ausstrahlung, die breiten Gehsteige und die angenehmen Proportionen der Bebauung bildet er als westlichen Auftakt des „belebten Achsenkreuzes“ einen beliebten Treff- und Identifikationspunkt des Matthäusquartiers.

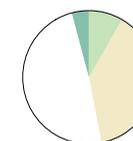
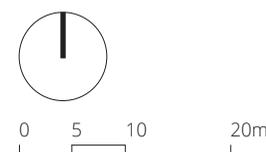
Abb. 119: Erasmusplatz, breite Gehsteige mit Bäumen säumen den Platz, Nebenstraße flächenbündig mit Gehsteig, trotz fehlender Verkehrsberuhigung fühlt sich die Fußgängerin / der Fußgänger nicht eingengt. Keine Autoparkplätze, dafür über 100 geparkte Fahrräder, zahlreiche Lastenräder.



Abb. 120: Erasmusplatz Grundriss und Fassadenaufrisse
Mst. 1:750

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgänger*innenbereich
- Private Vorplätze
- Parkplätze Kfz
- Fahrradabstellplätze
- Begrünung
- Wohnen
- Büros / Gewerbe
- Handel (Allgemein)
- Handel (Lebensmittel)
- Handel (Bäckerei)
- Gastronomie (Restaurant)
- Gastronomie (Café/Bar)

Flächenverteilung Außenraum



Bebauung

Von den untersuchten Straßen- und Platzräume zeigt die Bebauung des Erasmusplatzes das geschlossenste Erscheinungsbild: Alle direkt an den Platz grenzenden Gebäude stammen aus der Gründerzeit. Mit Ausnahme des markanten *Haus zum Erasmus*, einem Jugendstilbau aus dem Jahr 1910 entstand die gesamte Bebauung innerhalb acht Jahren zwischen 1886 und 1894. Trotz dieser kurzen Zeitspanne lässt sich eine drei Generationen umfassende Evolution der Haustypologie beobachten: Die ältesten Bauten aus den ersten vier Jahren der Bauperiode bestehen straßenseitig aus drei Vollgeschoßen, während es hofseitig wie bei den nachfolgenden Bauten deren vier sind.

Der Sockelbereich ist glatt oder mit einer Bänderung versehen. Eine Ausnahme bildet der nördliche, reicher ausgeführte Eckbau an der Straßenmündung Richtung Rhein, dieser ist in Klinker ausgeführt und verfügt über einen türmchenartigen, viergeschossigen Risalit. Der zweite Bautyp umfasst vier Vollgeschosse, jedoch mit unter einer flacheren Dachneigung. Die Fassadengestaltung mit drei oder vier Fensterachsen ist auf der Westseite mit einer dezenten horizontalen Gliederung in Klinker und auf der Südseite ungegliedert in Putz ausgeführt. Als dritte Stufe kann das 1894 erbaute Vereinshaus der Heilsarmee betrachtet werden, welches in einem fast wehrhaften Charakter mit zinnenbekröntem Erkertürmchen und gezackten Ecklisenen die südliche Ecke zur Breisacherstrasse beherrscht.¹⁰

Erdgeschoßnutzungen

Die Erdgeschoßnutzung ist außerordentlich belebt: Bis auf drei Gebäude befinden sich publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoß. Vorherrschend ist mit drei Restaurants und einer Bar die Gastronomie, weiter erfüllen eine Bäckerei mit Café und zwei Lebensmitteläden die Aufgabe für tägliche Besorgungen. Im Erdgeschoß des Vereinshauses der Heilsarmee



Abb. 121: Erasmusplatz, Bausubstanz nach Baujahr (Baubeginn)

- vor 1885
- 1885-1889
- 1890-1894
- 1895-1899
- 1900-1906
- 1905-1909
- 1910-1920
- Nach 1920
- Denkmalgeschütztes Objekt
- ▨ Schutzzone
- ▨ Schonzone

Kennzahlen Erasmusplatz

Maße

Fläche: 2653m²
Umfang: 151m
Davon bebaut: 145m
Anzahl Gebäude: 12
Fassadenbreite: 12,08m
Wohnungen: 54
Bewohner*innen: 203

Verkehr

Autos/h: 528
Fußgänger*innen/h: 243
Fahrräder/h: 317

Geparkte Autos: 0

Geparkte Fahrräder: 137
davon öffentlich: 137
davon privat: 0

Permeabilität

Hauseingänge: 10
Übrige Eingänge: 8
Einfahrt/Eingang: 0
Reine Einfahrt: 0
Treppenabgänge: 0
Durchgänge total: 18
Ø Abstand zw. Öffnungen 8,37m

Die Zahlen stellen sich aus dem Mittelwert dreier Zählungen zusammen.

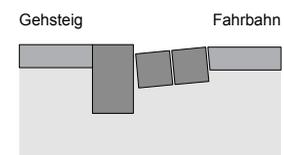
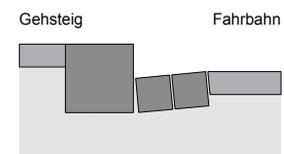
befindet sich neben Büros auch der Zugang zu deren eigenem Brockenhaus. Ein Friseursalon und ein Antiquitätenladen runden das Angebot am Erasmusplatz ab. Dank der Positionierung einer stark frequentierten Bushaltestelle in der Platzmitte, verhalten sich die Fußgänger*innenströme nicht nur peripher, sondern auch von und zur Platzmitte.

In den 54 Wohnungen leben, gemäß dem quartierüblichen Durchschnitt von 1,9 Personen pro Haushalt, etwa 103 Personen.

Übergang innen - außen

Die Grenze zwischen Platzraum und Gebäude verläuft hart, jedoch mit einer hohen Permeabilität. Durch die vielen Zugänge und deren nutzungsbedingt hohen Frequenz entsteht ein starker Dialog zwischen innen und außen. Interessanterweise verfügt die Gastronomie mit Ausnahme eines Betriebes über keine Außensitzplätze. Interessant ist die Aufdoppelung der Randzone durch die Baumreihen: Sie bilden auf subtile Weise eine Membrane zwischen den beiden Teilräumen Gehsteig und Platz, ohne dabei trennend zu wirken und deren Bezüge zueinander zu behindern.

Abb. 122: Übergang Gehsteig zur Fahrbahn ist mit Granitbodsteinen und Pflasterung ausgebildet. Oben: Übergang zu Feldbergstrasse, unten: Übergang zu den abzweigenden Straßen und bei Schutzwegen.



Straßenraum

Der Erasmusplatz ist der Einzige der Forschungsstandorte, welcher nicht verkehrsberuhigt ist. Auf der Feldbergstrasse gilt Tempo 50, die Breisacherstrasse ist grundsätzlich auf 30 beschränkt, jedoch erst außerhalb des Platzraums. Die Fahrbahnquerungen erfolgen mittels unregelmäßiger Schutzwege, wovon diejenigen der Breisacherstrasse niveaugleich mit dem Gehsteig angelegt sind. Durch subtile Maßnahmen wie einem durchgezogenen Bordstein und der leichten Erhebung, wird unterstützt durch die Krümmung der Fahrbahn der abbiegende Fahrverkehr trotz fehlender Tempobeschränkung entschleunigt. Dank den fließenden Übergängen zwischen Gehsteig und Fahrbahn, sowie dem Verzicht auf Lichtsignalanlagen wird der Fußverkehr auf allen sechs Schutzwegen prioritär behandelt und kann so den Platzraum zwar auf vorgegebenen Wegen, aber immerhin ohne zeitliche und physische Barrieren queren.

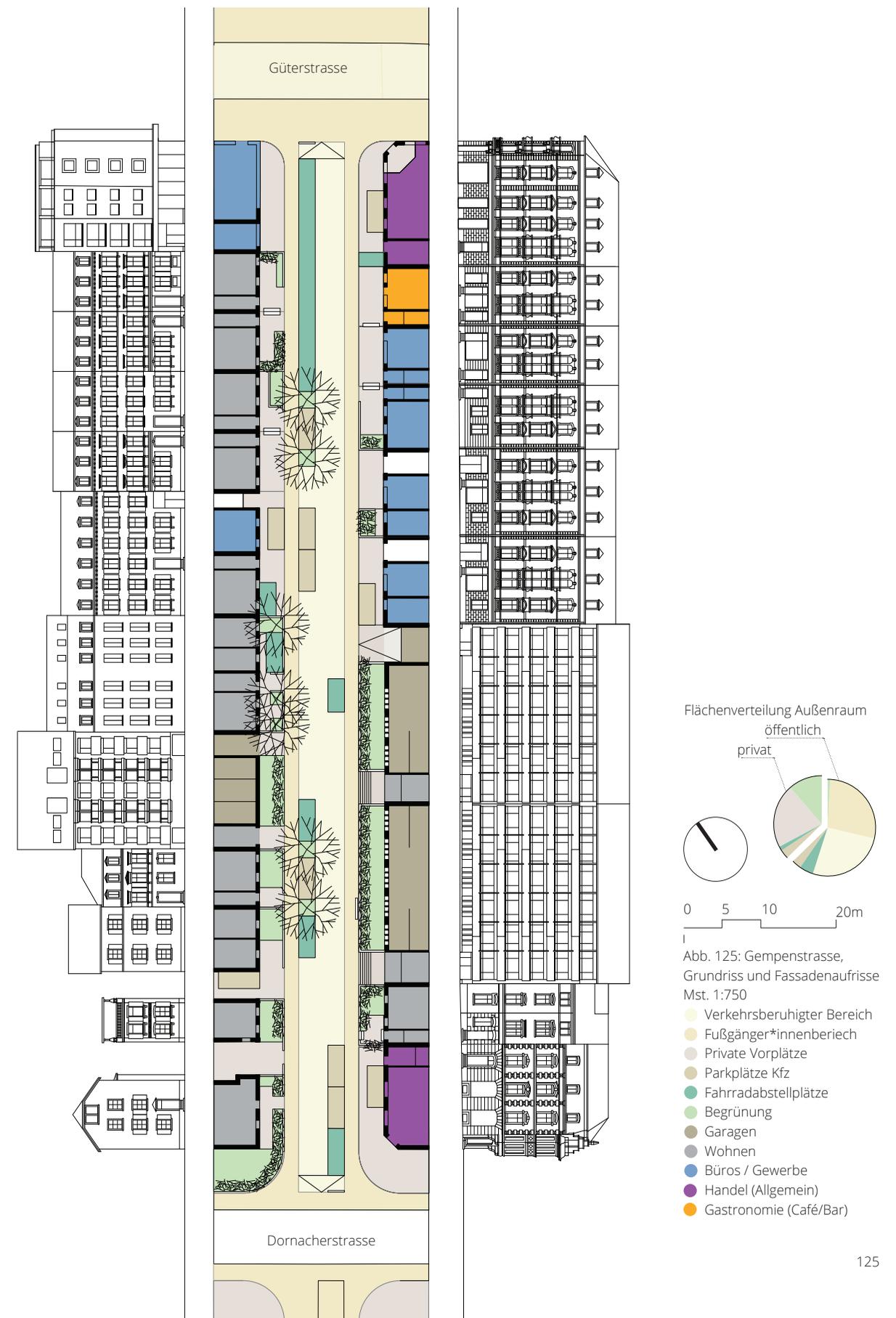
Durch die Tatsache, dass es sich bei der Feldbergstrasse um eine stark befahrene, nicht verkehrsberuhigte Achse handelt, ist dieser Ort sehr laut. Dies bedeutet aber auch, dass sich die Mietpreise auf einem verhältnismäßig tiefen Niveau halten konnten. Die Stadt Basel wartet bewusst mit einer Aufwertung dieser Achse zu, um sie als lebendigen Ort des kulturellen Austauschs zu bewahren. Dies würde durch eine Aufwertung und entsprechend höhere Mieten unwiederbringlich zerstört.¹²



5.1.4 GEMPENSTRASSE

Direkt anschließend an das lebendige Bahnhofsquartier setzt sich die Gempenstrasse als Tempo 20-Begegnungszone in Funktion einer Wohnstraße fort. Der Straßenraum ist nach dem typischen *Basler Schema* 15 Meter breit, wovon je drei Meter auf die Vorgärten entfallen. Bei Fussgänger*innen und Radfahrer*innen ist sie besonders als Verbindung vom Bahnhof SBB zu dem hinter der Bebauung gelegenen Margarethenpark beliebt.¹² Die Straße weist ein ausgeprägtes Nutzungsgefälle auf, sie kann als gutes Beispiel einer Vermittlerin zwischen lebendiger Geschäftsstraße (Güterstrasse) und ruhigem Wohnquartier betrachtet werden. Die Beeinflussung der Bahnhofsnähe verdeutlicht sich im nördlichen Bereich durch die Anzahl der dort abgestellten Fahrräder.

Abb. 124: Gempenstrasse, Blick Richtung Süden. Rechts ist die Präsenz der abgestellten Fahrräder kaum übersehbar.



Bebauung

Obwohl sich die Gempenstrasse über zwei Häuserblocks erstreckt, wird in dieser Analyse nur der Bereich nördlich der Dornacherstrasse behandelt. Dies auf Grund der sich zu stark unterscheidenden Charaktere dieser beiden Teilräume. Das Gefälle ist bereits im nördlichen Bereich ersichtlich: Die Nutzungsintensität nimmt gegen Süden hin laufend ab.

Die östliche Zeile verfügt über zwei gut erhaltene Eckbauten, ihr im nördlichen Teil geschlossenes Erscheinungsbild wird in der südlichen Hälfte von einer überbreiten Doppelfassade aus den späten 1970er Jahren im Rhythmus gestört. Auch die westliche Zeile verfügt in ihrem nördlichen Teil über eine zusammenhängende gründerzeitliche Bebauung mit Ausnahme des Kopfbaus. Gegen Süden hin löst sie sich in ihrer Geschlossenheit auf. Interessant ist dabei das Fehlen eines Eckbaus; eine Zeile der Erstbebauung stößt stumpf auf die Straßenecke.

Die gründerzeitliche Bausubstanz im nördlichen Teil besteht im Wesentlichen aus zwei unterschiedlichen, aber in sich einheitlichen Häuserzeilen. Während die Östliche reich profilierte Bauten mit vier Vollgeschossen aufweist, zeigen die Bauten in der westlichen Zeile nur deren drei. Ihre Gestaltung ist schlicht, elegant, die Jalousien verleihen ein französisches Gepräge. Verfügt die westliche Bebauung kaum über eine hervorgehobene Sockelzone, so ist diese in der östlichen Zeile teils in markanten Bossequadern gehalten. Über dem Sockel zeigen sich die Fassaden reich ornamentiert und profiliert. Einfache und Zwillingfenster wechseln sich ab, je zwei respektive drei Achsen bilden zusammen eine Einheit, wobei die Zwillingfenster im zweiten- und dritten Obergeschoß als Basler Seltenheit auch straßenseitig mit Balkonen versehen sind.¹³



Abb. 126:
Gempenstrasse, Bausubstanz nach Baujahr (Baubeginn)

- vor 1885
- 1885-1889
- 1890-1894
- 1895-1899
- 1900-1906
- 1905-1909
- 1910-1920
- Nach 1920
- Denkmalgeschütztes Objekt
- ▨ Schutzzone
- ▨ Schonzone

Kennzahlen Gempenstrasse

Maße

Länge Straßenzug: 126m
 Davon bebaut: 113,6m / 121,0m
 Anzahl Gebäude: 12 / 10
 Fassadenbreite: 9,47m / 20,1m
 Wohnungen: 132
 Bewohner*innen: 242

Permeabilität

1. Zahl: Total,
 in Klammern: links/rechts
 Hauseingänge: 21 (13/8)
 Übrige Eingänge: 6 (1/5)
 Einfahrt/Eingang: 2 (0/2)
 Reine Einfahrt: 2 (1/1)
 Treppenabgänge: 0 (0/0)
 Durchgänge total: 31 (15/16)
 ø Abstand zw. Öffnungen 8,13m

Verkehr

Autos/h: 60
 Fußgänger*innen/h: 384
 Fahrräder/h: 96

Geparkte Autos: 11
 davon öffentlich: 9
 davon privat: 2

Geparkte Fahrräder: 197
 davon öffentlich: 132
 davon privat: 65

Die Zahlen stellen sich aus dem Mittelwert dreier Zählungen zusammen.

Erdgeschoßnutzungen

Die Gempenstrasse ist ein anschauliches Beispiel vom Gradienten der Nutzungsintensität. Die publikumsintensiven Nutzungen konzentrieren sich an die Kreuzung mit der Güterstraße im Norden. Die beiden Eckbauten beherbergen eine Apotheke und eine Bankfiliale. Während auf die Apotheke ein Gastronomiebetrieb, eine Schmuckboutique und zwei Büros im Erdgeschoß folgen, wird auf der rechten Seite mit Ausnahme eines Büro- und Ärztehauses im gesamten Erdgeschoßbereich gewohnt. Zur wesentlich weniger belebten, aber dafür stärker befahrenen Dornacherstraße hin beherbergt der Kopfbau eine Kleiderboutique. Als Seltenheit befinden sich in diesem Straßenzug zwei Tiefgaragen, was zu etwas mehr Autoverkehr als in den vorangegangenen Beispielen führt. In den 132 Wohnungen leben, gemäß dem quartierüblichen Durchschnitt von 1,83 Personen pro Haushalt, etwa 242 Personen.

Übergang innen - außen

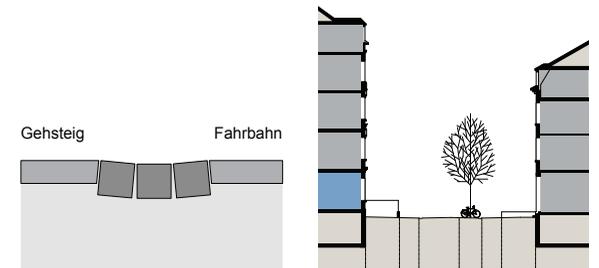
Im gesamten Straßenraum ist das das typische *Basler Schema* vorherrschend, mit drei Meter breiten Vorgärten. Die Kleinteiligkeit mit hoher Durchlässigkeit im nördlichen Bereich weicht im Süden eher geschlossenen Hecken. Einschneidende Rolle hierbei spielen die Nachkriegsbauten auf der Ostseite, wo auf vierzig Metern nur zwei Eingänge vorhanden sind. Im Südwesten zeigt die Umgebung der aufgelösten Bebauung eher vorstädtischen Charakter: Der Grünraum ist hier weniger als Band, sondern eher als Umspülung zu lesen. Während die Gebäude auf der Ostseite durchgehend über Hochparterre verfügen, sind sie westlich teils ebenerdig. Die Eingänge der Nachkriegsbauten sind in ihrer üblichen Manier zur Hälfte in den Boden eingegraben, das unterste Wohngeschoß liegt entsprechend höher als bei der gründerzeitlichen Bebauung.

Straßenraum

Die kürzlich erfolgte Umgestaltung schaffte aus dem Straßenraum eine einheitliche, kaum gegliederte Fläche. Gehsteig und Fahrbahn sind höhengleich und lediglich durch eine gepflästerte Hohlkehle zur Entwässerung voneinander getrennt. Das Ebenmaß des so entstandenen Straßenraums strahlt eine ungeahnte Großzügigkeit aus, die Beliebtheit als Flanierzone zeigt sich in der starken Frequenz vom Fußverkehr, der sich über die gesamte Straßenbreite verteilt. Anstelle einer Parkspur sind bedürfnisorientiert auf Grund des Bahnhofsnähe zahlreiche Fahrradabstellplätze entstanden, dazwischen wurden fluchtend Bäume gepflanzt. Die Zahl der öffentlichen Parkplätze wurde auf sechs reduziert. Im nördlichen Bereich zeigt der Straßenraum eine urban-lebendige Ausstrahlung, gegen Süden wandelt sich diese in eine ruhige, stark durchgrünte Umgebung. Eine Sitzgelegenheit bietet sich hier zum ruhigen Innehalten abseits der großen Verkehrsströme an.

Abb. 127: Übergang Gehsteig zur Fahrbahn ist mit dreireihigen, flachen Pflasterrinnen ausgebildet.

Abb. 128: Gempenstrasse, Querschnitt von Norden her gesehen.



5.1.5 TELLPLATZ

Zusammen mit der in Ost-West-Richtung verlaufenden Güterstraße bildet der Tellplatz den gesellschaftlichen Mittelpunkt des Quartiers Gundeldingen. Bäume und Sitzbänke, sowie weiteres, zurückhaltendes Stadtmobiliar verleihen dem Platz die Atmosphäre eines *Wohnzimmers im Quartier*. Trotz des nicht zu vernachlässigenden Verkehrs und die Zusammenkunft dreier Straßenbahnlinien (15, 16, E11) strahlt dieser Ort eine gesunde Mélange zwischen Behaglichkeit und Lebensfreude aus. Als Mischform zwischen Tempo 30- und Begegnungszone wird er sowohl seiner Funktion als angenehmer Aufenthaltsbereich, als auch der eines Verkehrsknoten gerecht. Die großzügige Außengastronomie macht den Platz zu einem beliebten Treffpunkt, dessen Bedeutung auch über die Quartiergrenzen hinaus reicht.¹⁵



Abb. 129: Tellplatz, Blick Richtung Norden. Während der zu den Nebenstraßen führende Bereich als Begegnungszone mit Tempo 20 gestaltet ist, herrscht im Dreieck von Güter- und Bruderholzstrasse Tempo 30 und Straßenbahnverkehr.

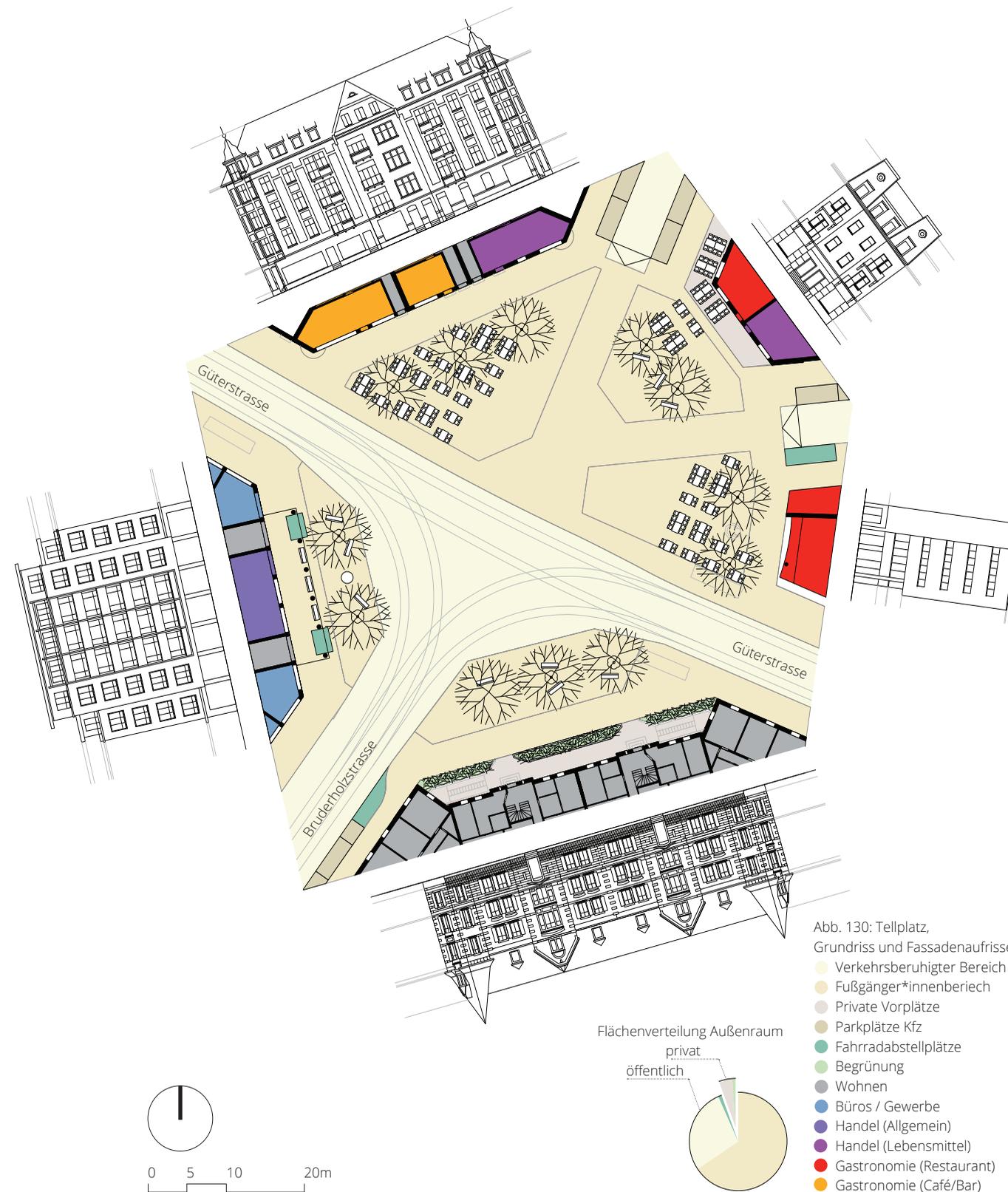


Abb. 130: Tellplatz, Grundriss und Fassadenaufrisse

Bebauung

Die Bebauung des Tellplatzes gestaltet sich als äußerst heterogen. Im Gegensatz zu den anderen untersuchten Orten fehlt hier ein vorherrschender Bautypus. Ältester Teil ist die ehemalige Eisenbahnersiedlung von 1892, heute *Genossenschaft für Wohnen und Arbeiten, GEWONA Nord West*, welche gleichzeitig die niedrigste Gebäudehöhe aufweist: Über dem Sockelgeschoß folgen nur zwei Vollgeschoße, bekrönt von einem mit Giebelrisaliten und Ecktürmen durchbrochene Dachgeschoß.

Auf der gegenüberliegenden Seite liegt ein Ensemble aus fünf spätgründerzeitlichen Bauten, wovon nur deren drei tatsächlich an den Platz stoßen. Die um 1905 entstandenen Bauten zeigen den für damals üblichen Aufbau: Sockel, drei Obergeschoße und Dachbereich. Als gestalterische Reaktion auf dem Platzraum sticht das mittlere Gebäude durch seine Giebelständigkeit hervor. Rechts daneben fällt über trapezförmigem Grundriss ein eigenwilliges Gebäude von 1898 auf, dessen Fassade in den 1960er Jahren jeglicher Dekorationselemente entledigt wurde. Durch die geringe Breite, den beiden turmartigen Eckrisaliten und dem außergewöhnlich steilen Mansarddach wirkt das Gebäude trotz einer bescheidenen Höhe mit nur drei Vollgeschoßen nicht gedrungen. Rechts davon folgt als neuster Bau das sogenannte *Gundeldinger Casino* von 1995.¹⁶

Schließlich beherrscht auf der gegenüberliegenden Seite als markantestes Gebäude mit sechs Obergeschoßen ein Wohn- und Geschäftsbau aus den späten 1950er Jahren den Platz.

Erdgeschoßnutzungen

Analog der Bebauung am Erasmusplatz, weist auch hier das Erdgeschoß eine hohe Nutzungsdichte auf, jedoch in einem kommerzielleren Maßstab. Interessant ist zu beobachten, dass auf der besonnten Seite vier von sechs Erdgeschoßnutzungen in den Gastronomiebereich fallen, wohingegen die Erdgeschoße



Abb. 108:
Tellplatz, Bausubstanz nach Baujahr (Baubeginn)

- vor 1885
- 1885-1889
- 1890-1894
- 1895-1899
- 1900-1906
- 1905-1909
- 1910-1920
- Nach 1920
- Denkmalgeschütztes Objekt
- ▨ Schutzzone
- ▨ Schonzone

Kennzahlen

Maße

Fläche: 3145m²
 Umfang: 159m
 Davon bebaut: 156m
 Anzahl Gebäude: 11
 Fassadenbreite: 14,18m
 Wohnungen: 74
 Bewohner*innen: 135

Permeabilität

Hauseingänge: 8
 Übrige Eingänge: 9
 Einfahrt/Eingang: 0
 Reine Einfahrt: 0
 Treppenabgänge: 2
 Durchgänge total: 19
 ø Abstand zw. Öffnungen 8.36m

Verkehr

Autos/h: 312
 Fußgänger*innen/h: 404
 Fahrräder/h: 196

Geparkte Autos: 0
 Geparkte Fahrräder: 26
 davon öffentlich: 26
 davon privat: 0

Die Zahlen stellen sich aus dem Mittelwert dreier Zählungen zusammen.

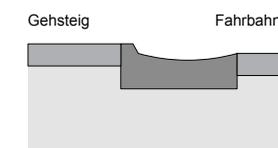
der nicht besonnten Seite dem Wohnen, Gewerbe und Verkauf gewidmet sind. Im Südosten befindet sich die Wohnhausanlage, deren Erdgeschoß mit Vorgärten auf den belebten Ort reagiert. Trotz der situationsbedingt intensiven gewerblichen Nutzung befinden sich in den Gebäuden am Platz 74 Wohnungen, welche gemäß ortsüblichem Durchschnitt von etwa 135 Personen bewohnt werden.¹⁷

Übergang innen - außen

Der Tellplatz zeigt unter allen untersuchten Räumen die größte Vielfalt an Übergängen zwischen innen und außen. Als Seltenheit findet sich hier zudem ein Arkadengang. Wenn auch nicht aus der Gründerzeit, trägt er dennoch zur Qualität des Raums bei: Es entsteht ein vom Wetter geschützter, zum Platz hin offener Raum zum Verweilen, was durch das Vorhandensein von Sitzgelegenheiten bekräftigt wird. Während im Norden, an der besonnten Seite des Platzes ein harter Übergang herrscht, mit der Ausnahme einer gastronomisch genutzten Vorzone, schaffen im Süden vor der Genossenschaftssiedlung begrünte Vorgärten etwas Distanz zum intensiv genutzten Platzraum. Wie am Erasmusplatz weicht auch hier eine „Baumschicht“ den Übergang zwischen Raumschale und Randbebauung auf, durch die Vorgärten und Arkaden wird sie in der südlichen Platzhälfte nach dem Zwiebelprinzip aufgedoppelt: Den Platz umgeben mehrere „Layer“ was seinem Rand eine ansprechende Tiefe verleiht.

Abb. 132: Der Übergang vom Gehsteig zur Fahrbahn ist mit flachen Rinnsteinen ausgebildet.

Abb. 133: Tellplatz, Querschnitt von Osten her gesehen.



Interessanterweise fehlen bei allen von diesem Platz ausgehenden Straßenzügen die Vorgärten. Gemäß Bebauungsplan waren hier aber auch nie solche vorgesehen, da diesem Platz von Anbeginn eine zentrale Funktion zugesprochen wurde.

Straßenraum

Trotz der Präsenz einer Straßenbahn ist die Platzfläche verkehrsberuhigt. Während auf der dem Platz eingeschriebenen T-Kreuzung der Güter- und Bruderholzstrasse Tempo 30 gilt, sind die restlichen Flächen als Begegnungszone mit Tempo 20 beschränkt. Die Fläche mit Tempo 30 wird mittels flachen Rinnsteinen aus Granit und einem minimalen Höhenversatz von etwa drei Zentimetern vom übrigen Platzbereich abgegrenzt. Dieser ist durch Materialwechsel in einen reinen Fußgänger*innenbereich und die als Begegnungszone klassifizierte Fahrbahn unterteilt, Höhenunterschiede bestehen keine. Während die Fahrverkehrsflächen aus herkömmlichem Asphalt bestehen, sind die Fußverkehrsflächen von denen mittels eines flächenbündig eingearbeiteten Stellstreifens abgetrennt und weisen eine poröse, aber feste Belagschicht auf. Eine durchdachte Möblierung bietet mit zahlreichen Sitzgelegenheiten und einer ausgewogenen Bepflanzung angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang, daneben ist ein großer Anteil der verkehrsfreien Fläche der Gastronomie gewidmet, was dem Platz einen salonartigen Charakter verleiht.

5.2 QUALITÄTSKRITERIEN NACH JAN GEHL

Kaum jemand befasst sich mit dem öffentlichen Raum intensiver als der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl. Mit seinen Büchern *Leben zwischen Häusern*, *Städte für Menschen* und *Leben in Städten* schuf er Standardwerke zur zeitgemäßen Stadtraumgestaltung. Es steht immer der Mensch im Mittelpunkt, die Stadt wird als dessen Lebensraum betrachtet.

In seinem Buch *Städte für Menschen* erklärt er die zwölf Qualitätskriterien der Stadt auf Augenhöhe, die er zusammen mit Lars Gemzøe, Sia Kirknæs und Britt Sternhagen im Rahmen des Projektes *New City Life 2006* veröffentlichte. Hierbei handelt es sich um Bedingungen, die eine angenehme und lebendige Umgebung erfordern. Grob werden diese in die drei Kategorien Schutz, Komfort und Beglückendes eingeteilt.

Zur ersten Kategorie *Schutz* gehört die Sicherheit im Verkehr: So erlauben Verkehrsberuhigte Straßen ein sicheres Vorankommen des Fuß- und Radverkehrs, auch ein Überqueren der Straße ist möglich, was nicht nur die Aufenthaltsqualität steigert, sondern Eltern auch erlaubt, zum Beispiel Kinder alleine zur Schule zu schicken oder sie draußen mit Nachbarskindern spielen zu lassen. In die gleiche Kategorie fällt auch der Schutz vor Verbrechen. Ist die Straße belebt und bietet sie einen intensiven Austausch zwischen innen und außen, so fühlen sich die Menschen nicht nur sicherer, sondern Studien ergaben, dass durch mehr Präsenz der Menschen die Gewalttaten tatsächlich auch stark zurückgingen.¹⁸ Als dritter Punkt zu dieser Kategorie gehört der Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen. Darunter ist Wind- und Wetterschutz zu verstehen, sowie auch die Eindämmung von Lärm und eine angenehme Beleuchtung nachts.

Die zweite Kategorie umfasst das Thema *Komfort*. Hier werden die Angebote für Fußgänger*innen bewertet, zum Beispiel ob die Wege hindernisfrei sind und ob die Platzverhältnisse ausreichend und angemessen sind. Als zweite Untergruppe dieser Kategorie sind die Aufenthaltsgelegenheiten erwähnt, darunter ist zu

verstehen, ob man genug Möglichkeiten hat, innezuhalten oder auf jemanden zu warten, ohne dass andere Benutzer*innen dieses Raums beeinträchtigt werden. Weiter sind die Sitzgelegenheiten ein wichtiges Kriterium für einen komfortablen Straßenraum. Gerade für ältere Menschen stellen Sie die wohl wichtigste Bedingung dar, sich über längere Strecken zu Fuß fortzubewegen. Zudem wird hier die Attraktivität, Häufigkeit und der Komfort der Sitzgelegenheiten betrachtet.

Ein eher subjektives Kriterium stellt die Sehenswürdigkeit dar, da spielten die Sichtachsen, angenehmen Betrachtungsabstände und attraktiven Ausblicke eine Rolle. Als weiteres Unterkriterium erwähnt Gehl die Orte für Kommunikation. Es ist natürlich ausschlaggebend, wie hoch der Lärmpegel eines Straßenraums ist, um sich angemessen unterhalten zu können. Zudem spielt die Möblierung des Raums eine wichtige Rolle: Fördert oder hindert sie die Kommunikation zwischen den Benutzer*innen? Als letzte Unterkategorie im Bereich Komfort sind die Orte für Spiel und Sport zu erwähnen.

Als dritte Kategorie verwendet Gehl die Thematik der Eindrücke, er nennt sie *Beglückendes*. Hier spielt in erster Linie das menschliche Maß und das sich daraus ergebende persönliche Empfinden der Nutzer*innen über den Raum eine Rolle. Sind die Räume angenehm zu empfinden, wie sind die Größenverhältnisse, wirken die Orte einladend, oder eher abweisend? Sind die Raummasse offen, beengend oder etwa zu offen? Dazu kommen auch die klimatischen Verhältnisse. Wie schaut es mit der Beschattung aus, sind die Straßen im Sommer kühl oder agieren sie als Hitzeinseln, ist das Klima an den Orten stickig, weht eine angenehme kühle Brise, oder ist es gar zu zugig?

Zum Schluss werden die positiven Sinneseindrücke bewertet: Wie ist der Raum gestaltet, welche Details gibt es zu betrachten? Sind die einsehbaren Bereiche liebevoll gestaltet, wie ist das Design? Ist das Stadtmobiliar qualitativ hochwertig, oder zeigt es schon erhebliche Verschleißspuren. Solche Feinheiten können unter Umständen das persönliche Empfinden eines Ortes sehr stark beeinflussen.

Auf der nachfolgenden Doppelseite wurden die in Basel analysierten Straßen und Plätze gemäß den erwähnten Kriterien bewertet. Zur Veranschaulichung der Schlüsse wurde das Netzdiagramm gewählt, da bei dieser Darstellung ersichtlich wird, in welchem Bereich sich die bewerteten Orte bereits bewähren und wo noch Verbesserungspotenzial besteht. Bei der Bewertung handelt es sich um die subjektive Wahrnehmung des Autors, sie soll aber eine Methode aufzeigen, wie flächendeckend Stadträume nach ihren Qualitätskriterien bewertet werden können.

Abb. 134: Qualitätskriterien nach Jan Gehl - Bewertung Bärenfelserestrasse

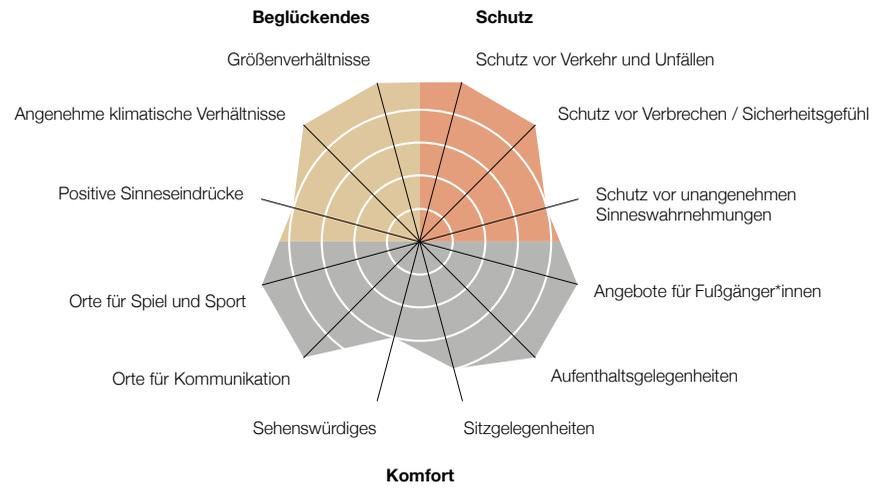


Abb. 135: Qualitätskriterien nach Jan Gehl - Bewertung Matthäusstrasse

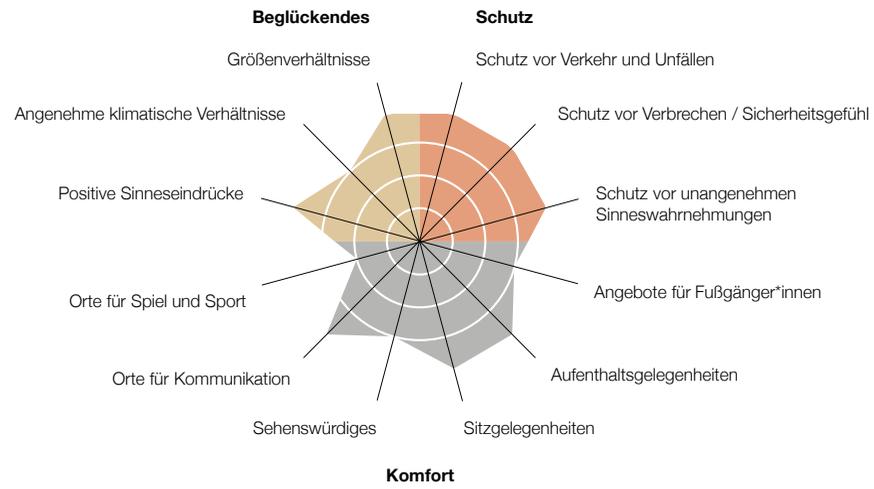


Abb. 136: Qualitätskriterien nach Jan Gehl - Bewertung Erasmusplatz

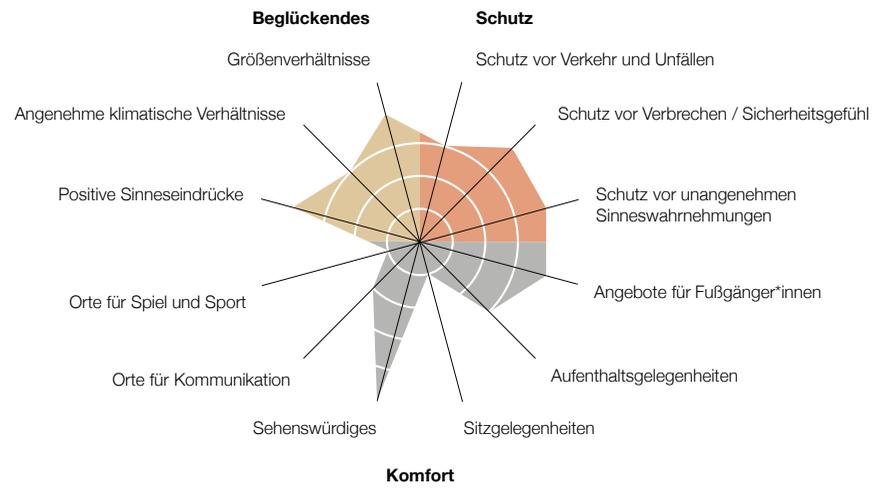


Abb. 137: Qualitätskriterien nach Jan Gehl - Bewertung Gempenstrasse

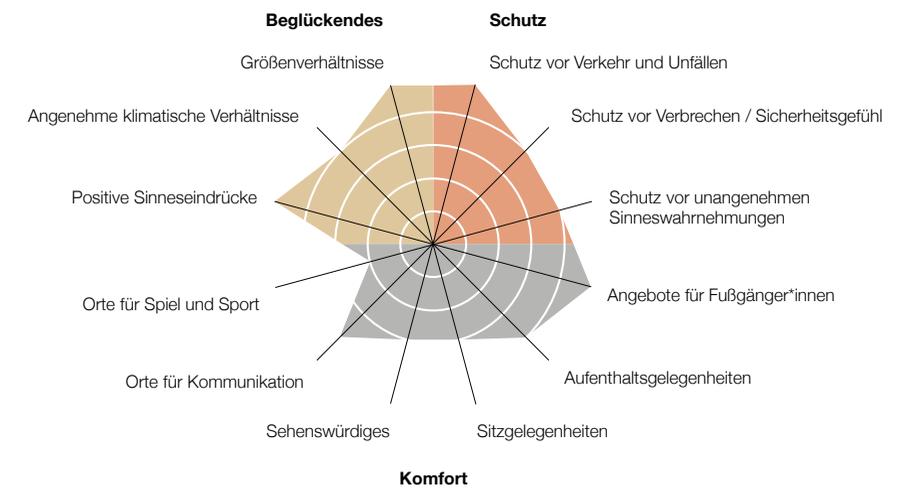
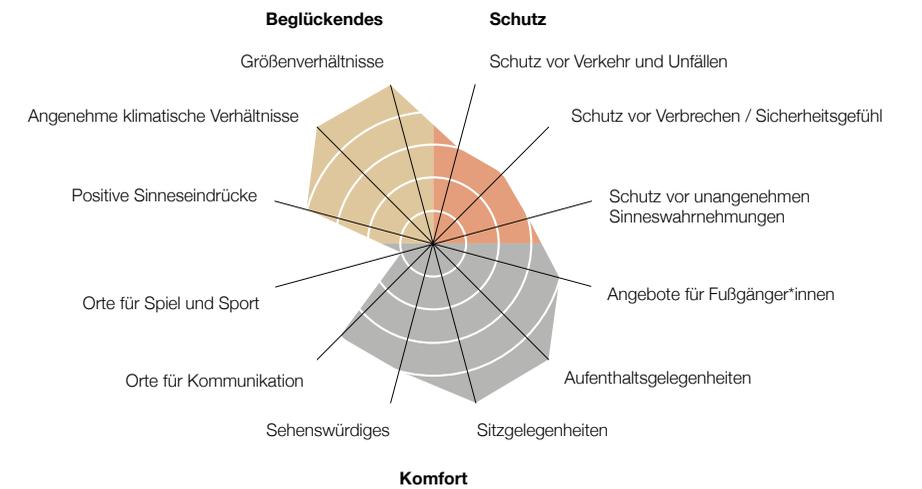


Abb. 138: Qualitätskriterien nach Jan Gehl - Bewertung Tellplatz



5.3 STRUKTURELL VERWANDTE RÄUME IN WIEN

Straßen mit dem *Basler Schema* lassen sich in Wien nur sehr wenige finden. Vorgärten gibt es dem Name entsprechen in der Vorgartenstraße, weitere finden sich in Hietzing und in Hernals, die lassen sich jedoch nur bedingt mit der Basler Version vergleichen. Gerade in der Vorgartenstraße ist die Distanz zwischen Gehsteig und Fassade zu groß um eine vermittelnde Wirkung zu erzeugen. Auffallend ist auch, dass hier kaum ein Vorgarten für alltägliche Nutzungen bestimmt ist, die meisten Grünflächen sind eingezäunt und selbst für Bewohner*innen der Liegenschaft nicht zugänglich. Es handelt sich hier vor allem um dekorative Zwecke und Abstandsgrün, eine vielseitige Nutzung in Form eines Sitzplatzes oder auch als Fahrradabstellplatz ist kaum auszumachen.

Betrachtet man die Plätze des gründerzeitlichen Wiens, so treten die zwei für diese Bebauungsform häufigsten Typen hervor: Begrünte Gevierte, meist als Park kategorisiert oder Straßenkreuzungen. Gerade bei letzteren mangelt es häufig an Aufenthaltsqualität. Wird ein Wiener oder eine Wienerin auf den Matzleinsdorfer- oder der Quellenplatz angesprochen, so erweckt dies kaum wohnliche Assoziationen.

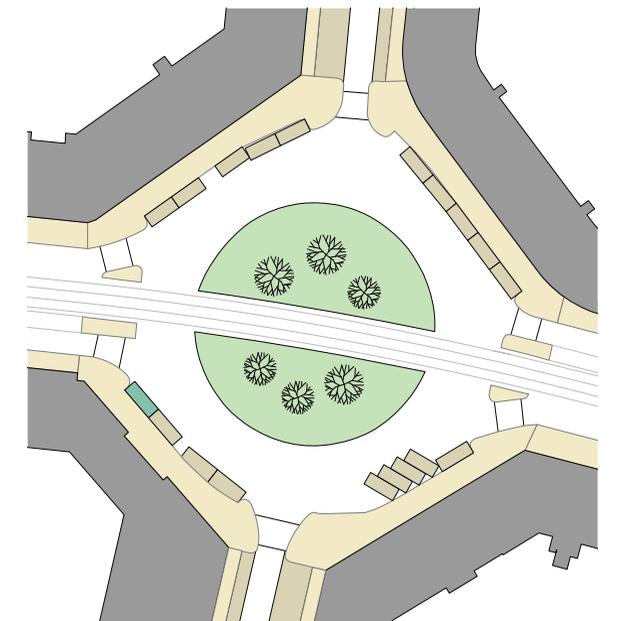
5.3.1 Fallbeispiel Gellertplatz (Wien) / Erasmusplatz und Tellplatz (Basel)

Ein Ort, der sich sowohl mit dem Erasmus, als auch mit dem Tellplatz vergleichen lässt ist der Gellertplatz. In seiner Fläche etwas größer als die beiden Basler Plätze, zeigt er den selben Grundriss, ein übereck gestelltes Quadrat. Bezüglich der Situierung im Stadtgefüge bestehen auch mehrere Parallelen, so befinden sich beide in der Nähe von Geschäftsstraßen und Knoten des öffentlichen Verkehrs. Die Umgebung dieser Plätze ist beiderorts durch eine dichte Bebauung mit entsprechender Bevölkerungsdichte und einem hohen Ausländer*innenanteil geprägt. Trotz dieser recht eindeutigen Parallelen strahlen beide Basler Plätze eine Lebendigkeit aus, an welcher es am Gellertplatz fehlt. Den Menschen, welchen der Platz als

Bühne dienen soll, sieht hier nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Obwohl die Permeabilität mit fünfzehn auf den Platz führenden Eingängen für einen lebendigen Platz prädestiniert wäre, hält sich kaum jemand im Platzraum auf: Der Großteil der Fußgänger*innen quert diesen in einer relativ hohen Gehgeschwindigkeit, nur wenige halten inne.

Betrachtet man die Aufteilung der Platzfläche, so fällt als erstes auf, dass deren Mitte aus einem nicht begehbaren Rondell besteht, welches vom Fahrzeugverkehr in der Art eines Kreisverkehrs umspült und von der Straßenbahn durchstoßen wird. Immerhin ist diese Fläche begrünt und mit sechs Bäumen bestückt. Fürs Raumklima haben diese vermutlich einen gewissen Einfluss, nicht aber für die Aufenthaltsqualität. Dem Flaneur ergibt sich keine Möglichkeit, den Schatten dieser Bäume zu beanspruchen, er wird zwangsläufig an die, aus einem 3.80 Meter breiten Gehsteig bestehenden, Peripherie gedrängt und darf diesen Streifen auch nicht verlassen. Vom Rest der Platzfläche getrennt wird der Gehsteig mittels einer umlaufenden Parkspur, die bei Vollbelegung, was meist der Realität entspricht, sowohl eine physische, wie auch eine visuelle Barriere zur grünen Mitte des Platzraums darstellt. Wie beim Basler Erasmusplatz ist auch hier etwa die Hälfte des Platzraums für den motorisierten Verkehr reserviert. Von der Gehsteigkante bis zur mittigen Begrünung sind es zehn Meter, welche durch die eben erwähnte Parkspur auch physisch unbezwingbar wird. Der Fußverkehr wird konsequent um den Platz herum geführt, die eigentliche Mitte bleibt abgesehen von den querenden Straßenbahnen leer. Trampelpfade bezeugen jedoch, dass sich so manche Fußgänger*innen die Scheu nicht nehmen, den Platz und somit auch den Grünraum auch mal längs zu durchqueren.

Mit Hilfe der Erkenntnisse aus den beiden Basler Plätzen könnte der Gellertplatz zu einem attraktiven Stadtraum mit Ausstrahlung über Favoriten hinaus entwickelt werden.



5.4 INTERVIEW HANS-PETER WESSELS, REGIERUNGSRAT BASEL STADT UND VORSTEHER DES BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENTS²⁰

Zur Person:

Hans-Peter Wessels ist am 30. September 1962 in St. Gallen mit südafrikanischer Staatsbürgerschaft geboren. Aufgewachsen in Montreal (Kanada) und St. Gallen, wurde er 1974 in der Schweiz eingebürgert, wo er 1981 der Sozialdemokratischen Partei beitrug. Nach dem Studium an der ETH Zürich (1982-1986), absolvierte er eine Doktorarbeit in Biochemie am Biozentrum der Universität Basel. Von 1990-1998 war Wessels wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter in der Privatwirtschaft und an der ETH Zürich. Danach betätigte er sich als Direktor ad interim des nationalen Hochleistungsrechenzentrums in Manno (Tessin) und wurde danach zum Geschäftsführer des Pharmazentrums Basel-Zürich an der Universität Basel.

Schon 1991-2000 war er Mitglied des Großen Rates des Kantons Basel Stadt, danach noch einmal ab 2005, bevor er 2009 in den Regierungsrat gewählt wurde.

Seit 2006 ist Wessels Geschäftsführer von BaselArea, der Wirtschaftsförderung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und seit 2016 außerdem Präsident Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)²¹



Abb. 140: Regierungsrat Hans-Peter Wessels

Mario Saurer: Basel wirkt auf mich fast wie ein Wohnzimmer: Die Menschen lieben es, draussen zu sein, es herrscht eine entspannte Atmosphäre und dies nicht nur im Zentrum, sondern auch in den Quartieren, wo die Leute wohnen. Wie hat die Stadt dies geschafft?

Hans-Peter Wessels: *Es freut mich, dies zu hören, ist es doch genau unser Ziel, dass es so sein soll und wenn das von außen so wahrgenommen wird, dann ist dies außerordentlich positiv. Ich denke, der Grund ist relativ simpel: Es sind zwei Dinge, das eine ist natürlich der Grünanteil, der ist zu einem großen Teil natürlich historisch gewachsen, das sieht man auch, die heutigen Bäume sind zum Teil 60, 70 Jahre alt, aber wir verfolgen dies auch sehr konsequent weiter, es gibt zum Beispiel einen sogenannten „Alleenplan“ in Basel, der ist unter dem Vorgänger meiner Vorgängerin beschlossen worden. Das ist das Eine, etwas sehr langfristiges. Und dann, wesentlich kurzfristiger, ist natürlich der Verkehr. Wie überall, in Wien ist diese Diskussion auch sehr bekannt, wurde auch Basel als autogerechte Stadt versucht umzuorganisieren. Man begann dann aber dagegen zu halten und auch jetzt, seit ich dran bin, seit bald 12 Jahren, haben wir dies bestimmt akzentuiert: Das Thema ist sehr simpel, Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren. Wir haben schon länger sehr konsequent Tempo 30 ausgedehnt plus in letzten 10 Jahren sehr stark Tempo 20, also sogenannte Begegnungszonen mit Fußgängervortritt plus natürlich in der Innenstadt auch Fußgängerzonen. Wir sind schweizweit die Stadt mit dem höchsten Anteil an Tempo 30, Tempo 20 und Fußgängerzonen im Stadtstraßennetz. Und ich glaube schon, dass dies enorm viel zur Wohnqualität beiträgt, dass demnach die Menschen sich gerne draußen aufhalten, denn reduziert man ein Stück weit die Autofreundlichkeit zu Gunsten vom Langsamverkehr ist es deutlich weniger laut und weniger gefährlich im Straßenraum. Ich wohnte lange zwischen zwei Straßen, Tempo 30 und Tempo 50. Diese wurden in den etwa 20 Jahren, wo ich dort wohnte in eine Begegnungszone und Tempo 30 runterreguliert und der Effekt, der ist unglaublich: In der Begegnungszone sind wirklich jeden Tag, immer, ausser es regnet gerade oder ist eiskalt, Kinder drau-*

ßen am spielen, es sind aber auch Erwachsene, welche sich vermehrt treffen und austauschen aber ja, nicht jede Begegnungszone funktioniert, doch die meisten funktionieren leitlich gut bis sehr gut und wir unterstützen dies auch zusätzlich mit Möblierungen und dergleichen.

*Tempo 30 ist eher technisch und kommt so ziemlich „von oben herab“, hingegen die Begegnungszonen, die machen wir sehr explizit und ganz bewusst Bottom Up und zwar kommunizieren wir dies auch: Wer eine Begegnungszone möchte, soll uns schreiben und dann schauen wir erstmals, ob dies überhaupt denkbar sei, ob es eine siedlungsorientierte Straße ist, wie die Verkehrsströme sind und wenn wir dies dort für grundsätzlich machbar halten, müssen die Antragsteller*innen an der betreffenden Straße Unterschriften sammeln, sowie eine Ansprechperson definieren, welche vor Ort wohnt, damit konkrete Gespräche zwischen Menschen stattfinden können und nicht nur mit einer, für die Verwaltung schlecht greifbare „die Anwohnerschaft“. So erarbeiten wir ein erstes Projekt, da zwei Parkplätze auflassen, dort eine Sitzbank und noch einen Blumentrog, und dann machen wir mit diesem Projekt eine formalisierte Umfrage auf der Straße, jeder Haushalt wird angeschrieben mit der Frage: „Möchtet ihr eine Begegnungszone, die folgendermaßen aussehen könnte, ja oder nein?“ Wir fahren nur dann fort, wenn 60 Prozent, also ein qualifiziertes Mehr der Anwohnerschaft dieser Begegnungszone zustimmt. Dann wird sie detailliert ausgearbeitet, mittels Anwohnerversammlungen wird über Parkplätze, Sitzbänke, Blumentröge, Spielflächen diskutiert, also es wird wirklich sehr mit den Leuten gearbeitet und Schlussendlich, wenn ein Projekt zu Stande gekommen ist, wo belegbar die Mehrheit dahinter steht, dann machen wirs. Im Idealfall dauert dieser Prozess zwei Jahre, Diskussionen oder gar eine Opposition kann das Ganze natürlich in die Länge ziehen, aber das stellt auch ein Stück weit sicher, dass schlussendlich eine Begegnungszone entsteht, die tatsächlich auch genutzt wird. Dieses Verfahren hat sich sehr bewährt, wir haben wahrscheinlich, vermutlich etwa 100 Begegnungszonen nach diesem Vorgehen umgesetzt und das spürt man dann auch in der Stadt. Sind es drei, vier Begegnungszonen, so schlägt sich dies noch nicht auf die Stimmung nieder, sind es jedoch einige Dutzend bis*

mehr als hundert, beginnt sich dies zu summieren. Auch Tempo 30 summiert sich. Und es spricht sich um, man hört sagen „Hey, das ist cool“, es ist ein Prozess, der fast von alleine ins Rollen kommt - stimmt zwar nicht ganz, meine Leute arbeiten hart daran - aber es fühlt sich ein wenig so an. Und wenn man belegen kann, dass 70 Prozent der Anwohnerschaft dahinter stehen, da ist selbst für politische Geschmacksrichtungen, die dem eher kritisch gegenüber stehen wahnsinnig schwierig, dagegen zu sein. So läuft das normalerweise ganz gut.

„Von der Raumplanung bis zum Bordstein ist alles bei mir im Laden.“

In Basel sind Bauen und Verkehr im gleichen Departement angesiedelt. Das schafft bestimmte Synergien?

Definitiv, definitiv! Ich glaube die Organisationsform, wie wir sie in Basel haben, erleichtert uns vieles. Diese entstand vor zwölf Jahren durch die große Verwaltungsreorganisation. Das Bau- und Verkehrsdepartement gab es in dieser Form nicht, der Verkehr war in drei der sieben Departemente (vgl. Ministerien) aufgeteilt. Der Straßenverkehr, dessen Management, Lichtsignalsteuerungen, Markierungsarbeiten, Signalisation und all das befand sich im Polizeidepartement, der Öffentliche Verkehr war im Wirtschaftsdepartement angesiedelt und schlussendlich gab es noch das Baudepartement, welches die Straßen, Rad- und Gehwege gebaut und unterhalten hat. Das war maximal ineffizient, denn diese drei Departemente sind sich dauernd in die Haare geraten. Mit der Reorganisation wurden diese Bereiche zu einem „Amt für Mobilität“ zusammengelegt, welches für sämtliche Verkehrsformen zuständig ist, mit Ausnahme von der Rheinschifffahrt und des Flugverkehrs. Ein sehr guter Schritt war vor allem, dass man nicht nur dieses Amt für Mobilität geschaffen hat, sondern dass man es auch gleich ins Baudepartement integriert hat, nun ist alles sehr eng vernetzt. So gibt es auf dem Planungsamt die Abteilung „GSV, Ge-

staltung Stadtraum Verkehr“, welche fürs Design zuständig ist, während es das Tiefbauamt baut und unterhält, das sind nun sehr enge Kolleg*innen, die sind nun alle im gleichen Haus an der Dufourstraße 40/50 unter einem Dach, das ist nun wirklich sehr übersichtlich, das lässt sich wohl kaum mit Wien vergleichen, die dortige Verwaltung, ist ein wenig der größere Laden als wir (lacht). Im Schweizer Vergleich aber haben wir noch einen weiteren Vorteil, der uns vieles erleichtert und zwar ist ja bei uns Kanton und Stadt ein und das Selbe. Es gibt nicht eine kantonale und eine städtische Verwaltung oder eine kantonale Politik und eine städtische Politik, wie zum Beispiel in Zürich, wo Stadt und Kanton gerade in Verkehrsfragen sich leidenschaftlich gerne streiten und gegenseitig lahmlegen. Wir haben zwar eine ähnliche Diskussion zwischen Basel Stadt und Basel Landschaft, aber territorial sind wir abgegrenzt. Hier in der Stadt bin ich der einzige Baudirektor der Schweiz mit dieser Kompetenz: Von der Raumplanung bis zum Bordstein ist alles bei mir im Laden und das ist natürlich viel einfacher als wenn man Heterogenitäten hat, wie die Stadt Zürich, wo bei allen wichtigen Straßen die Stadt selbst gar nichts zu sagen hat, weil dies Kantonsstraßen sind. Ich glaube, das ist ein Schlüsselfaktor einer erfolgreichen Planung.

Ein dauerhaftes Thema sind ja immer die Interessenskonflikte, besonders wenn es um Parkplätze geht. Wie gehen Sie mit dieser Problematik um?

Das ist in jeder Stadt ein Problem, das ist in Wien so, in Zürich so, in Bern so, in Genf sowieso (lacht herzlich) in jeder mitteleuropäischen Stadt exakt die selben Diskussionen. Unser Umgang damit ist folgender: Wir haben überhaupt nichts gegen Parkplätze, wo ich oder unsere Politik aber aber Probleme hat, was wirklich problematisch ist, sind Gratisparkplätze im Straßenraum. Dort gehören diese schlicht nicht hin. Eine Besonderheit in Basel, welche verkehrspolitisch eigentlich fortschrittlich ist, aber nicht ganz unproblematisch ist: Wir haben keine Parkplatzpflicht (Stellplatzpflicht). In allen anderen Kantonen, wenn man ein Haus baut, egal ob ein Wohnhaus oder

ein Bürogebäude, hat man eine Erstellungspflicht für Parkplätze, das gibt es in Basel nicht und das gab auch noch nie.

„Niemand baut im Moment Einkaufszentren; zum Glück, diese Diskussion ist aus der Zeit gefallen.“

Das ist doch gut, oder?

Ja, das ist natürlich sehr gut, aber das bedeutet zum Beispiel, dass die Firma Roche ein Bau 1 hinstellen kann (zur Zeit höchstes Gebäude der Schweiz), für gut 2000 Arbeitsplätze, anzahlt Parkplätze: Null! Sie haben zwar ein sehr gutes Mobilitätskonzept, aber nicht jeder Mitarbeiter, nicht jede Mitarbeiterin von der Firma Roche hält sich daran, obwohl es klare Empfehlungen und sogar firmeninterne Kontrollen gibt, mit dem Resultat, dass im umliegenden Quartier die Anwohner*innenparkplätze sehr knapp wurden - das umliegende Quartier findet dies nicht nur lustig. Viele Häuser, gerade gründerzeitliche Häuser, haben keine Parkplätze und für diese ist es in gewissen Straßenzügen in gewissen Gebieten tatsächlich relativ schwierig, denn die Bewohner*innen müssen ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen. Es gibt zwar durchaus Parkgaragen, wo Plätze gemietet werden können, aber die Leute versuchen lieber günstige Anwohnerparkkarten zu nutzen und dann gibt es tatsächlich Quartiere wo schlicht keine Parkplätze zum Mieten vorhanden sind, was dort natürlich Probleme generiert. Unsere Politik ist, wir wollen das Parkieren im öffentlichen Raum stärker bepreisen, denn das war bis vor zwei Jahren extrem günstig in Basel, nur Fr. 140.- pro Jahr, wir haben es nun verdoppelt auf Fr. 284.- pro Jahr, so sind wir jetzt in ähnlichen Preishöhen wie zum Beispiel Zürich. Wir stellten draufhin tatsächlich einen Nachfragerückgang fest. Gleichzeitig versuchen wir aber auch das Entstehen von unterirdischen Parkplätzen auf Privatarealen zu fördern. Das ist auf den ersten Blick nicht wirklich mit einer fortschrittlichen Verkehrspolitik

kompatibel, betrachtet man aber das Gesamtsystem, dann bedeutet dies, dass man den Straßenraum entlastet und die gewonnene Fläche für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu Gute kommen lässt. Auch sehen wir uns mit einem Problem konfrontiert, weil die Fahrzeuggrößen zunehmen und sich die Sicherheitsbedürfnisse ändern, dies führt dazu, dass wir vielerorts Parkplätze aufheben müssen um den nötigen Platz zu erhalten. Obwohl die Autonutzung, sowie die Autobesitzquote im Begriff des Abnehmens ist, nimmt sie nicht so schnell ab wie die Parkplätze im Straßenraum, und deshalb werden sich die Stellplätze auf private Areale und unterirdisch verlagern müssen. Neubauten werden deshalb nicht nur etwas größer und höher, sie gehen auch mehr in den Boden und das ist Teil des Verdichtungsprozesses in der Stadt.

Es sollte sicher nicht so werden wie in Wien, dort gibt es ja eine Stellplatzverordnung und diese führt dazu, dass bei einem Dachgeschoßausbau die nötigen Stellplätze irgendwo untergebracht werden können. So kommt es nicht selten vor, dass bei gründerzeitlichen Bauten das Erdgeschoß zur Garage umgenutzt wird.

Das ist grauenhaft, also ich kann sagen, vom Einführen einer Parkplatzpflicht ist man in Basel politisch relativ weit entfernt und ich hoffe dass dies auch so bleibt. Eine interessante Diskussion wurde ausgerechnet aus rot-grüner Seite eingebracht: Wir haben in Basel momentan das Gegenteil einer Parkplatzpflicht, ein festgelegtes Maximum an Parkplätzen, die erstellt werden dürfen und da wurde kürzlich von Rot-Grün der Vorschlag eingebracht, diese Beschränkungen aufzuheben, um den Bau von Sammelgaragen zu erleichtern. Doch baut hier kein Investor freiwillig Parkplätze, bei denen er nicht davon ausgeht, dass die Nachfrage vorhanden sein wird, weil das eine Fehlinvestition wäre, de facto würde sich wahrscheinlich nichts ändern. Man kann die Fälle an einer Hand abzählen, wo die Bauherrschaft gerne mehr Parkplätze erstellen möchte als unsere Parkplatzverordnung aktuell erlaubt, das ist vielleicht mal bei einem

Einkaufszentrum, wobei also die letzte entsprechende Diskussion ist zehn Jahre her, denn niemand baut im Moment Einkaufszentren; zum Glück, diese Diskussion ist aus der Zeit gefallen.

Mir sind einige Standorte aufgefallen, wo Quartierläden durch private Nutzungen verdrängt wurden. Denkt man an die „Stadt der kurzen Wege“ und belebte Straßen, ist dies ein Problem. Wird dem entgegengewirkt und wenn ja, wie?

Die einfache Antwort ist: Nein, da machen wir nichts dagegen, das überlassen wir dem Markt. Es betrifft natürlich vor allem den Detailhandel und der befindet sich in einem extremen Wandel, ist unter Druck, also ich erzähle jetzt nichts, worüber nicht täglich die Medien berichten: Der Onlinehandel nimmt zu und es ist so, dass wir in Basel zusätzlich, je nach Franken-Euro-Devisenkurs, besonders exponiert sind. Wenn der Franken stark ist, dann entsteht ein massiver Einkaufstourismus und da ist es unglaublich schwierig als Stadt oder als Kanton dagegen zu halten, das sind Marktmächte, gegen welche man kaum ankommt, wir haben nicht irgendwelche Programme, wo wir Beihilfen für Quartierläden machen oder sowas. Das Einzige was wir versuchen ist, in Bebauungsplänen, wenn etwas neues entsteht, darauf hinzuwirken, dass festgeschrieben wird, dass es im Parterre öffentliche Nutzungen gibt.

Das ist möglich?

Jaja, das ist möglich, Bebauungspläne anderswo heißen sie Quartierpläne, erlauben vom Standard-Zonenplan abzuweichen und der Große Rat kann dann solche Nutzungsbindungen festschreiben, was auch regelmäßig geschieht. Es funktioniert aber nicht überall, manchmal beobachten wir auch an gewissen Orten, dass dies nur Leerstände generiert, was wir natürlich nicht wollen. Wir gehen normalerweise davon aus, dass wenn der Straßenzug und der öffentliche Raum genug attraktiv ist, dass dieser auch attraktiv sein müsste um Quar-

tierdienliche Nutzungen zu haben, aber das geht nicht immer auf, es hat mit den Immobilienpreisen zu tun und das ist ein schwieriges Problem. Genauer gesagt, ich komme ja aus der Sozialdemokratischen Partei und folgendes hören meine eigenen Leute nicht sehr gerne, denn man möchte ja gerne günstigen Wohnraum, aber der sicherste Weg zum Wohnraum verteuern an einem Straßenzug ist begrünen und Verkehrsberuhigung, dann geht der Preis rauf, so sicher wie das Amen in der Kirche und wenn man günstigen Wohnraum möchte, dann muss man möglichst alles Grüne entfernen und möglichst viele Autos hindurch leiten, also ich sage es ein wenig pointiert und letztlich, das ist dann vielleicht eine ungewöhnliche Überzeugung als Sozialdemokrat, aber ich denke wir müssen unsere Stadtentwicklung mit dem Markt zusammen mache, denn wenn man gegen den Markt kämpft, dann kämpft man einen Kampf, der garantiert verloren gegangen wird, gegen die Marktkräfte kommt man auf Dauer kaum an. Das ist leider so. Man sieht zum Beispiel die Strukturprobleme des Detailhandels in der Basler Innenstadt sehr deutlich, dem Gegenüber stellen wir aber auch fest, dass es kaum Leerstände gibt, es kommt einfach etwas anderes, zum Beispiel mehr Gastronomie statt irgendwelche Kleiderläden, weil die Leute bestellen halt die Kleider im Internet, den Kaffee mit dem Lieferservice liefern lassen das machen hingegen die wenigsten, man geht immer noch gerne Kaffee trinken. Im Moment ist dies ein wenig Corona-mäßig eingeschränkt aber man sieht doch einen Strukturwandel mehr zur Freizeitgesellschaft im Sinne von Gastronomie, Unterhaltung, Eventkultur und dergleichen vor allem am Rheinufer. Wenn man schaut wie das jetzt ausschaut und wie es vor 15 Jahren war, das ist wie Tag und Nacht und wenn die Sonne scheint ist es einfach rappendvoll, COVID hin oder her.

Um jetzt noch auf die Stadt der kurzen Wege zu sprechen kommen, wir versuchen diese definitiv zu fördern, was aber immer auch mit politischem Gegenwind verbunden ist, indem wir bei der Gestaltung neuer Quartiere, Transformationsarealen, immer auf durchmischte Gebiete setzen und auf keinen Fall reines Wohnen, ja nicht einfach reine Arbeitsflächen, die Durchmischung ist für uns extrem wichtig. Wir versuchen auch bei Umgestaltungen immer

dezentrale Quartierstrukturen zu fördern und dort wo schon gute Quartierstrukturen bestehen, versuchen wir zusätzlich zu akzentuieren, aber dass wir direkt Läden fördern würden, das gibt es nicht, da sind wir relativ puristisch unterwegs.

„Wenn man günstigen Wohnraum möchte, dann muss man möglichst alles Grüne entfernen und möglichst viele Autos hindurch leiten.“

Es gibt aber auch in Basel noch „Baustellen“, so behandle ich in meiner Arbeit unter Anderem den Erasmusplatz, ein belebter und ästhetisch ausgewogener Stadtraum, der aber durch eine Tempo-50-Straße zerschnitten wird. Was meinen Sie dazu?

Genau, die Feldbergstrasse. Dort gibt es im Moment keine Absichten seitens der Regierung um von Tempo 50 weg zu kommen, das hat ein wenig technische Gründe: Es ist eine der wichtigsten Notfallachsen, welche wir haben, praktisch jeder Krankenwagen und jedes Feuerwehrfahrzeug, welches nach Kleinbasel oder Riehen muss, fährt mehr oder weniger zwangsläufig dort durch, zudem ist es für den ÖV eine wichtige Achse, obwohl dort keine Straßenbahn fährt, dafür aber unsere stärkste Buslinie. Mit diesen Faktoren wäre eine Beschränkung auf Tempo 30 relativ schwierig. Doch es hat auch noch einen anderen Grund, die Feldbergstrasse ist ja relativ speziell weil so Ecken, also Feldbergstrasse / Klybeckstrasse diese Gegend hat man ja in den letzten zehn Jahren, fünf Jahren akzentuiert, eine unglaubliche Entwicklung gesehen, ich meine, dort gehen kleine Läden auf, dort entstehen ganz viele Bar- und Gastroangebote und dies sehr szenenah, ich kenne es relativ gut weil meine Kinder sich dort umher treiben ich weniger; also schon auch aber natürlich nicht so szenenah. Magistratsperson, da ist man ja auch nicht überall gern gesehen (lacht). Und

so wie ich das Ganze wahrnehme, profitiert diese Szene auch ein Stück weit von dieser grässlichen Straße, denn zugegeben, wir haben in der Feldbergstrasse viel zu hohe Schadstoffwerte, es ist einer der wenigen Orte in Basel, wo wir tatsächlich ein Luftqualitätsproblem haben, weil es so eine enge Straßenschlucht ist mit viel MIV und trotz dem nahen Rhein keiner guten Durchlüftung. Dort summiert sich dies, wir haben viel Lärm, wir haben Busse, Krankenwagen und Feuerwehr, aber das Ganze führt natürlich dazu, dass die Mietpreise dort nicht besonders hoch sind, mit dem positiven Effekt, dass am Erasmusplatz ein „Didi Offensiv“ (Alternative Fußball- und Kulturbar) existieren kann, ein „Kleiner Frühling“ oder der „Za-Zaa Vegan“ und all diese Läden dort. Ich bin mir sicher, wenn wir dort Tempo 30 machen würden und begrünen, die wären null komma plötzlich tot. Aber so hat man dort in Kleinbasel eine schöne Subkultur. Doch auch so kann man schon klassische Anzeichen von beginnender Gentrifizierung diagnostizieren oder? Als Urbanist würde man dies wahrscheinlich so lesen.

„Die Feldbergstrasse funktioniert unglaublich gut, die Leute lieben es, weil sie so hässlich ist, weil sie so grauenhaft laut ist, sie ist eben auch urban.“

Das ist wirklich ein Problem, man sieht es überall.

Ich habe vor etwa dreißig Jahren an der Rheingasse gewohnt. Die Rheingasse war damals mit Autos vollgeparkt, Drogenhandel, Schlägereien, Prostitution, Alkoholismus, das waren die Stichworte im Zusammenhang mit der Rheingasse. Aber es war cool, sehr urban für jung und dazumal noch kinderlos, total cool, und wir haben auch auf der günstigen Seite gewohnt, nicht Richtung Rhein, sondern auf der anderen Seite. Aber schon dazumal bemerkte man erste Anzeichen der Gentrifizierung und wenn man heute schauen geht: Es ist autofrei, es ist wahnsinnig belebt, es ist - ja - es ist komplett gentrifiziert.

Wie man sieht, es ist schwierig, den Fünfer und die Wecke zu haben. Aber ich finde die Feldbergstraße funktioniert unglaublich gut, die Leute lieben es, weil sie so hässlich ist, weil sie so grauenhaft laut ist, sie ist eben auch urban.

Es lebt

Es lebt, es lebt unglaublich, es erinnert mich an die „frühe“ Langstrasse in Zürich. Ich habe in Zürich studiert, und war in dieser Zeit oft im Kreis 4 und 5 unterwegs, habe die Langstrasse damals relativ gut gekannt, die war hässlich wie nur etwas, aber es ging die Post ab und von dem her würde ich die Feldbergstrasse gerne weiterhin so sehen und der Erasmusplatz auch, ich meine der lebt. Ich war letztthin, obwohl ich dort wohne, zum ersten mal in einem kleinen Geschäft am Dreiecksplätzchen, etwas weiter die Straße hoch. Da war ein völlig unauffälliger Eingang: „Red Sea Market“, das war so ein arabischer Laden, wie ich den zum ersten mal betrat dachte ich „Mein Gott, das schaut aus wie in Kairo“. Also von der Musik, den Produkten, den Menschen, ich bekam geradezu ein Flashback, „das ist wie Kairo“ Unglaublich! Und so diese Art von Subkultur, das ist natürlich unglaublich spannend in einer Stadt aber würden die Preise steigen wäre dies null Komma plötzlich weg.

„Umsetzen, was die Rezepte sind, und in der Planung ganz nah an den Menschen sein.“

Schauen wir noch kurz nach Wien, da sind gerade in Arbeiterbezirken viele Straßen zugeparkt und unbelebt. Menschen sind dort zwar am Gehen, verweilen aber selten. Welchen Rat würden Sie aus Basel an Wien weitergeben?

Der große „Papst“ von dem ist ja der Knoflacher und seine „Jünger“, die es mittlerweile gibt, er ist ja schließlich schon ein älterer Herr, und ja, es braucht eigentlich genau das, was er sagt. Also um etwas konkreter zu wer-

den: Temporeduktion, Parkplätze aufheben zu Gunsten von Boulevardgastronomie, Sitzgelegenheiten schaffen, auch ohne Konsumzwang, begrünen, Spieleinrichtungen, wo sich eine Platzsituation ergibt einen kleinen Spielplatz erstellen, welcher einladend ist, einfach die klassischen Ansätze. Was Ihnen sicher auch ein Begriff ist: Jan Gehl aus Kopenhagen mit seinen Büchern, genau das. Also im Prinzip umsetzen, was die Rezepte sind, und in der Planung ganz nah an den Menschen sein, was auch meistens funktioniert. Auch Anfangs akkupunkturmäßig, man muss nicht alles flächendeckend machen, manchmal kann man mit ganz kleinen Eingriffen an einem kleinen Ort etwas ganz positives schaffen, für eine relativ weite Umgebung und manchmal braucht es gar nicht so viele Eingriffe um quasi die Textur der Stadt zu ändern in dem Bereich, auch wie dort der öffentliche Raum in Anspruch genommen wird von den Leuten, häufig ist es gar nicht notwendig flächendeckend alles zu ändern, also jetzt um nochmals nach Basel zurück zu kommen: Am Rheinweg auf der Kleinbasler Seite wurden nicht viele Parkplätze aufgehoben, nur punktuell, aber man hat das Tempo runter reguliert und zwar massiv. Gleichzeitig hat man den flussseitigen Fußweg, den Bermenweg etwas verbreitert, weil man ihn wegen sowieso umbauen musste, danach hat man an einigen Orten eine Büvette erlaubt und später noch an ein paar weiteren Orten, so ist das über einige Jahre hinweg gewachsen, zum Schluss hat man noch einige Duschen hingestellt, damit man nach dem Rheinschwimmen duschen kann, aber es sind wenige Duschen und die Büvetten werden von Privaten betrieben, wir vermieten diese, unsere Aufgabe ist eigentlich nur eine „nicht verhindern“, alles andere kommt mehr oder weniger von selbst, das reichte um das Gesicht dieser Rheinpromenade komplett zu ändern. Aber ehrlich gesagt bin ich weit davon entfernt, meinen Wiener Kolleg*innen Ratschläge erteilen zu können: Was nun genau in einem Wiener Viertel funktionieren wird, weiß ich natürlich nicht. Wir haben aber zum Beispiel im Matthäusquartier, welches vielleicht etwas mit Wien vergleichbar ist, teilweise so Mikro- oder Miniparks erstellt, wo wir einfach eine Ecke ausgewählt haben, welche ein wenig vernachlässigt war, und da fanden wir, reden wir mal mit der umliegenden Quartierbevölkerung, was die dort gern hätte und die

wollten dann zum Beispiel zwei Ping-Pong-Tische und so haben wir diese hingestellt. Dazu noch ein paar Bänke und etwas Grün an den Hausfassaden und das funktioniert. Und plötzlich entsteht so ein Ort wo die Leute zusammenkommen. Also, sehr bescheiden, aber oft reicht das schon, ist eigentlich ganz einfach (lacht).

„Es ist nicht einfach stehen bleiben und auf den Lorbeeren ausruhen angesagt, sondern noch stärker und noch akzentuierter in diese Richtung zu gehen.“

Sie treten ja demnächst von Ihrer Position zurück, so abschließend betrachtet, sind Sie mit Ihrer Arbeit zufrieden, welche Ziele wurden erreicht, was könnte noch verbessert werden?

Es ist immer schwierig, Bilanz zu ziehen, also ich bin sicher froh, konnte man in meiner Zeit einen Beitrag leisten und ich denke gewisse Dinge sind auch messbar, wie zum Beispiel die Fahrradnutzung. Die ist Basel in den letzten zehn Jahren um 50 Prozent angestiegen, das ist erheblich, wir haben bereits auf hohem Niveau gestartet aber dann noch 50 Prozent draufgelegt, sowas ist natürlich sehr erfreulich. Aber nun stehen wir schon wieder vor einem Problem, denn „die Revolution frisst ihre eigenen Kinder“: Der Erfolg im Radverkehr führte dazu, dass unsere Fahrradinfrastruktur bei Weitem nicht mehr ausreicht. Was wir jetzt haben, wäre für das Fahrradaufkommen von vor zehn Jahren wunderbar gewesen, doch jetzt fahren die Fahrradfahrer*innen oft in Pulks, wofür die aktuellen Radstreifen viel zu schmal sind, die müssten nun dreimal so breit sein. Jetzt gerade heute Morgen hab ich es selbst erlebt, ich fuhr auf der Wettsteinbrücke und da hat mich zweimal ein Fahrrad zur Seite geklingelt, weil es mich überholen wollte, und das zeigt deutlich: Die Normbreite, welche wir dort für den Radweg haben, die genügt einfach nicht mehr, wir brauchen einen anderen

Standard, es ist nicht einfach stehen bleiben und auf den Lorbeeren ausruhen angesagt, sondern noch stärker und noch akzentuierter in diese Richtung zu gehen - das überlasse ich aber gerne meinem Nachfolger oder meiner Nachfolgerin, seht ja noch nicht fest wer da kommt. Ich denke, wir müssen den Weg, den wir eingeschlagen haben noch akzentuieren und weiter gehen und wo wir sicher neue Antworten finden müssen, ist auf das, was Sie auch schon angesprochen haben: Den Strukturwandel im Detailhandel. Nicht ganz einfach, das muss man in engster Zusammenarbeit machen, mit dem Detailhandel selbst oder mit dessen Verbänden, sonst funktioniert dies nie, und wo wir nicht wirklich weitergekommen sind, ich glaube wo schon noch viel Potenzial vorhanden ist, ist im Bereich Citylogistik. Dort haben wir seit Jahren zusammen mit der Handelskammer beider Basel ein gemeinsames Projekt da kommt ein klein wenig etwas raus dabei, aber für mich noch nicht wirklich befriedigend. Dort würde ich meinen, im Bereich Citylogistik könnte man sicher einen großen Sprung vorwärts machen, da sind echte Innovationen gefragt bezüglich der Mikrodepots und Pools für Anlieferungen und welche Fahrzeuge dafür gebraucht werden, selbstfahrende Fahrzeuge, et cetera. Mit dem ganzen Onlinehandel und Paketlieferdiensten hat der Güterverkehr massiv zugelegt, das ist komplett omnipräsent, vielleicht nimmt dies noch weiter zu, und das irgendwie stadtverträglich zu machen, ist sicher eine große Herausforderung. Ja, sonst fällt mir gerade nicht so viel ein, bei der Abtretung - man geht ja (lacht). Ich denke es ist gut wenn da jüngere Kräfte kommen, mit frischen neuen Ideen und so, das wäre sicher gut.

6 SZENARIEN

6.1 Analyseergebnis 148

6.2 Lösungsansätze für lebenswertere Straßenräume 151

6.3 Verbesserungspotenzial in Basel 156

6.4 Conclusio 158

6.1 ANALYSEERGEBNIS

Die Stadt Basel verfügt über qualitativ hochwertige und entsprechend frequentierte Außenräume. Die Analyse hat ergeben, dass die Voraussetzungen nicht immer die Selben sind wie in Wien. Eine Methode aus Basel muss nicht zwingend auf eine Situation in Wien angewendet werden können.

Die Analyse hat jedoch ergeben, welche Teilbereiche hilfreich sein können und woraus andere Städte wie Wien lernen können.

Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse zusammengefasst.

6.1.1 Voraussetzungen, Gegebenes

Einen wesentlichen Anteil des Zustandes der öffentlichen Räume in Basel ist den bestehenden Gegebenheiten zu verdanken. So spielen die Vorgärten eine essenzielle Rolle in der Übermittlung zwischen Wohn- und Straßenraum. Außerdem bieten sie die besten Voraussetzungen für ein durchgrüntes Straßenbild. Durch die kleinteilige Parzellierung und entsprechend enge Abfolge von Zugängen ergibt sich eine vorteilhafte Permeabilität der Erdgeschoßzonen. Weite Strecken entlang „geschlossener“ Erdgeschoße sind in Basel kaum zu verzeichnen, dies hat erhebliche Einflüsse auf die Bespielung des öffentlichen Raums.

6.1.2 Politik

Die schlanke und effiziente Struktur des Bau- und Verkehrsdepartements ist wohl eines der besten Beispiele funktionierender Kommunikation in einer städtischen Verwaltung: Da alle wesentlichen Stellen „unter einem Dach“ sind, können Projekte und Strategien schon ab einem sehr frühen Stadium unter

Einbezug aller wichtigen Mitspieler*innen besprochen und nachhaltig entwickelt werden. Hieraus könnte die Stadt Wien mit den unterschiedlich agierenden Magistratsabteilungen sowie dem erheblichen Einfluss durch die einzelnen Bezirksvorsteher*innen sicher einige Vorteile rezipieren. Da sowohl Wien, als auch Basel gewissermaßen als Stadtstaaten funktionieren, sind gute Voraussetzungen für die Bewältigung politischer Hürden bei städtebaulichen Projekten gegeben: Die Stadt kann Entscheide selbständig treffen, ohne Gefahr zu laufen, von einem politisch konträren Umland daran gehindert zu werden. (vgl. Interview Hans-Peter Wessels, 5.4).

Besonders zu erwähnen ist hierbei das partizipative Verfahren bei der Einrichtung von Begegnungszonen in Wohnquartieren (vgl. 3.4.1). Wenn die Bevölkerung hinter einem Projekt steht, wird es von ihr auch angenommen.

6.1.3 Begegnungszonen

Das Modell der Begegnungszone mit Tempo 20 und Fußgänger*innenvortritt scheint sich in Basel zu bewähren und wird in einer entsprechend hohen Zahl angewendet. In Österreich gibt es dieses Modell nicht, dafür restriktivere Wohnstraße und die etwas „verkehrsorientierter“ ausgelegte Begegnungszone nach österreichischen Bestimmungen. Nun gilt es abzuwägen, welche Möglichkeiten im Rahmen der bestehenden Gesetzeslage gegeben sind oder ob sich die Durchführung eines Pilotprojekts gemäß *Berner Modell* auch in Österreich als sinnvoll erweisen würde.

6.1.4 Raum neu verteilen

Fakt ist: Das Parkplatzproblem existiert nicht nur in Wien. Auch in Basel ist es einer der größten Streitpunkte im Umgang mit dem öffentlichen Raum. Hier wäre es wichtig, eine Strategie zu entwickeln und Lösungen zur Kompensation der wegfallenden Parkplätze zu bieten.

Es gibt jedoch auch Ansätze ohne drastische Reduktion der Parkplätze: Ein zusammenhängendes Gehwegnetz mit Niveaugleichen, vortrittsberechtigten Übergängen, regelmäßig auftretende Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten für Kinder auch abseits klar definierter Spielplätze schaffen da ohne große bauliche Veränderungen ganz neue Qualitäten. Betreffend der Aneignung des Straßenraums als Wohnzimmer suggeriert außerdem entsprechendes Mobiliar dessen Verwendung: Sind beispielsweise Sitzgelegenheiten einander gegenüber zur Straßenmitte orientiert, wird der Straßenraum nicht mehr als reine Verkehrsfläche, sondern auch als Ort des Aufenthalts wahrgenommen. Gerade in Wohnstraßen könnte dieses Prinzip ohne Weiteres angewendet werden.

6.1.5 Sanfte Übergänge

Je länger sich ein Mensch im öffentlichen Raum aufhält, umso mehr trägt er zu dessen Belebung bei. Was Jan Gehl bezüglich der Übergänge zwischen privat und öffentlich schreibt, ist in Basel Realität: Der Raum vor den Hauseingängen wird genutzt, es entsteht ein nachbarschaftlicher Austausch, der Straßenraum wird durch die Präsenz der Anwohner*innen belebt. In Wien ist dies schwieriger, da die Übergänge in der Regel hart und unmittelbar erfolgen. Mit gezielten Maßnahmen ließe sich aber auch da der eine oder andere Ansatz realisieren, damit sich die Bewohnerschaft auch außerhalb ihrer vier Wände etwas entfalten kann wovon das ganze Viertel profitiert.

6.1.6 Weniger ist mehr

Es ist kaum zu vermeiden, einen öffentlichen Raum aufzuwerten, ohne dabei die umliegenden Mietpreise zu beeinflussen. Eine eventuelle Angebotsvielfalt im Erdgeschoßbereich, könnte durch steigende Mieten bedroht sein, deshalb sollte bei einer Gebietsaufwertung dieser Faktor immer auch mit einbezogen werden.

Um die Umgebung lebenswerter zu gestalten genügen oftmals punktuelle Eingriffe: Kleine Aufenthaltsbereiche, Mikroparks, Sitzgelegenheiten im Straßenraum. Solche Maßnahmen (vgl. Matthäusstrasse Kap 5.1.3) haben den Vorteil, dass sie nicht nur günstig in der Erstellung sind, sie sind auch nachhaltig für die Umgebung. Neue Qualitäten entstehen, Bewährtes bleibt bestehen.

6.2 LÖSUNGSANSÄTZE FÜR LEBENSWERTERE STRASSENÄRÄUME

6.2.1 Allgemeine Maßnahmen

Wichtig ist schon mal das Verständnis zum Straßenraum zu steigern. Die Straße ist nicht nur Verkehrsraum, sie ist unser Lebensraum.

Eine flächendeckende Tempo 30-Zone, wie sie in manchen Bezirken schon existiert, ist sicher mal ein Anfang.

Weiterführende Ansätze könnten folgende sein:

- Tempo 20 Begegnungszonen in Wohngebieten (ev. im Rahmen eines Pilotprojekts, analog dem *Berner Modell*).
- Gehsteige bei Einmündungen von Nebenstraßen konsequent mittels *Trottoirüberfahrten* (vgl. 3.5.7) versehen.
- Sitzgelegenheiten regelmäßig anordnen, attraktive Mikro- oder Pocketparks schaffen.
- Straßenfeste, Autofreie Sonntage, damit die Bevölkerung die Qualitäten des Straßenraums abseits von seiner Nutzung als Verkehrsfläche wieder kennen und schätzen lernen.

6.2.2 Bauliche Maßnahmen

Im folgenden Abschnitt werden drei Ansätze präsentiert, wie sich der Straßenraum in Wiener Gründerzeitvierteln baulich aufwerten lässt. Es handelt sich hierbei um reine Konzepte und keine Entwürfe.

Die Art und Weise, sowie die Gestaltung sind lediglich als Ratschlag zu verstehen.

6.2.3 Minimalvariante

Wie schon im Kapitel 4 erwähnt, erfolgt die Bespielung des öffentlichen Raums durch die Erdgeschoßzonen in Basel über die zahlreichen Zugänge filterartig nach dem Prinzip einer „Brause“, während sie in Wien über weniger, dafür intensiver genutzte Zugänge ähnlich einer „Düse“ funktioniert. Diese zwei Prinzipien sind grundverschieden und so gilt es im Straßenraum auf die „Düse“ zu reagieren, um deren Vorteile zu nutzen. In dieser pragmatischen Variante sollen besonders stark frequentierte Eingänge, beispielsweise bei Gemeindebauten oder auch bei Schulen und öffentlichen Einrichtungen ausgesucht werden und deren Vorzone punktuell mit einer dauerhaften Einrichtung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität versehen werden.

Mittels Auflösung gegenüberliegender Parkfelder wird ein Querbezug über die Straße geschaffen. Wichtig dabei ist jedoch im Gegensatz zu bereits realisierten Modellen wie dem *Parklet* (vgl. 3.6.4), dass auch der gegenüberliegende Straßenseite einbezogen wird.

So ändert sich nämlich das Verständnis zur Straße: Während bis anhin beide Gehsteige als voneinander unabhängige Wegräume aufgefasst werden, wird so der Straßenraum wieder als gemeinschaftliche Einheit erlebbar gemacht. Mittels partieller Anhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau könnte so der fahrende Verkehr entschleunigt, und gleichzeitig eine wichtige Verknüpfung der Fußläufigen Räume geschaffen werden.

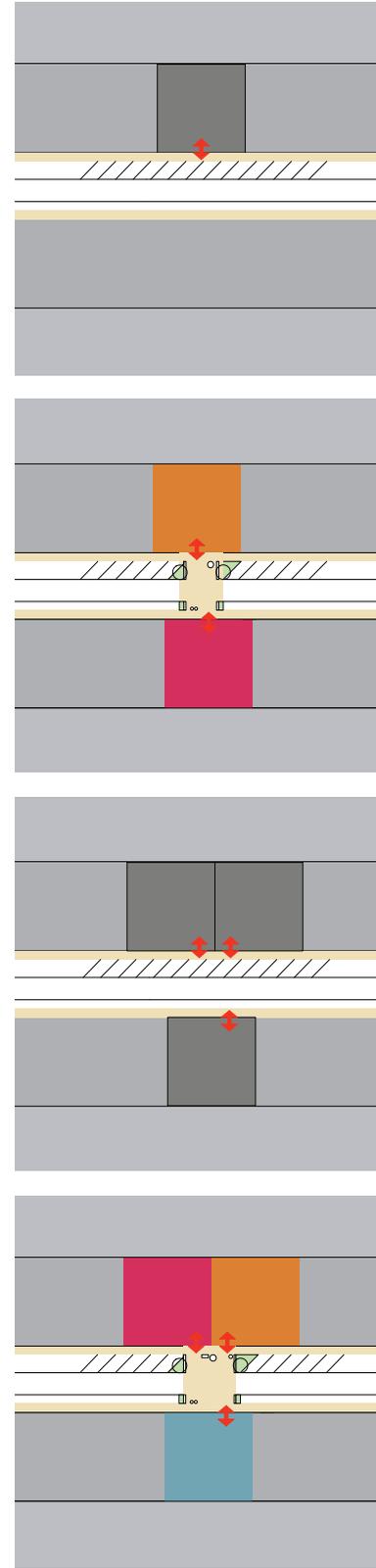


Abb. 142: Minimalvariante, von oben nach unten:
 Ansatz 1:
 1. Ist-Zustand
 2. Straße verbunden, Gebäude „finden zueinander“
 Ansatz 2:
 3. Verbreiterte Lösung unter Einbezug von zwei oder mehreren Häusern.
 4. Ein gemeinschaftlich nutzbarer Ort der Begegnung entsteht, der Straßenraum ist nicht mehr nur Verkehrsraum.

6.2.4 Punkt-Variante

Wo kein Platzraum vorhanden ist, übernimmt die Kreuzung diese Funktion. Was im Basler Matthäusquartier gilt, ist auch in Wiener Gründerzeitvierteln möglich.

Oft ist die Kreuzung aber nur eine Verkehrsfläche und gleichzeitig eine Unterbrechung der Gehsteige. Dabei ist genau sie der Punkt wo sich die Wege schneiden und deshalb prädestiniert für einen Ort der Begegnung.

Die *Punkt-Variante* sieht eine Akzentuierung von Kreuzungsbereichen vor, von welchen aus sich ganze Grätzl (Stadtviertel) beleben lassen können. Der Kreuzungsbereich ist als Begegnungszone mit Tempo 20 ausgewiesen, das Kreuzungsplateau flächenbündig mit den Gehsteigen, der Belag eventuell farblich zonierte (vgl. Tellplatz, 5.1.5). Mittels der Platzmöblierung werden die Gehwegbereiche geschützt, ohne dabei die Sicht der Verkehrsteilnehmer*innen zu behindern.

Zur Aufwertung der Umgebung kann das jeweils erste Parkfeld der Straße begrünt und eventuell auch mit einem Baum versehen werden. Zusammen mit den Eckbauten bildet sich so ein Wechselspiel von gebautem Raum, Grünraum und umbautem Raum.

Vom Einzelobjekt bis zum Netzwerk lässt sich dieses System beliebig erweitern. Mögliche Herangehensweise könnte in Form eines Pilotprojekts erfolgen.

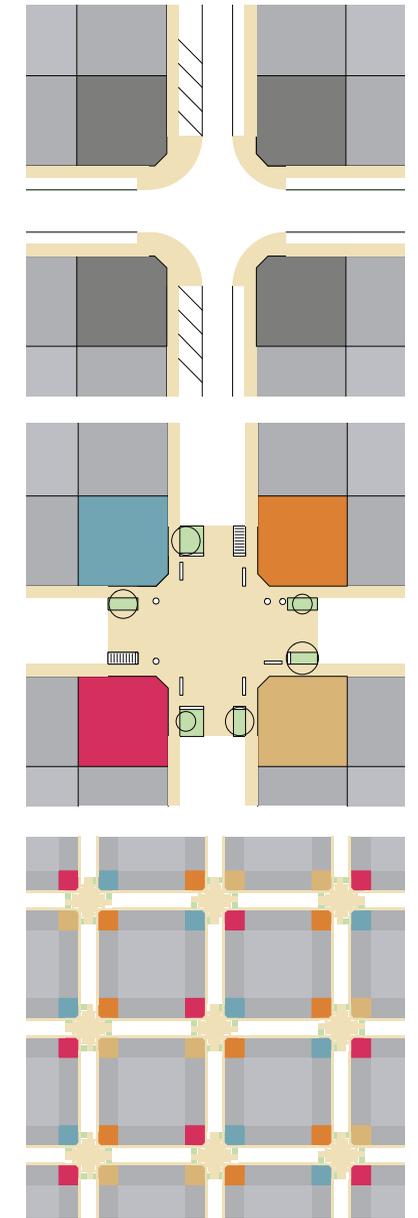


Abb. 143: Punkt-Variante, von oben nach unten:
 1. Kreuzungspunkt Ist-Zustand
 2. Kreuzungspunkt akzentuiert, ev. als *Shared Space* konzipiert.
 3. Das System ist kumulierbar.

6.2.5 Maximalvariante

Diese Maximalvariante ist als Anregung gedacht, um im Rahmen einer Fahrbahnerneuerung den Straßenzug umzugestalten. Hindernisfaktor Nummer eins ist sicher die drastische Reduzierung der Parkplätze. Diese Variante sollte deshalb mit einem Umlagerungskonzept verbunden werden, beispielsweise in Form einer Sammelgarage oder aber in einer Transformation zu einer autoarmen Siedlung (vgl. Superillas, Barcelona: Die Parkplätze wurden ersatzlos gestrichen). Die Gehsteige werden an Stelle der Parkplätze um zwei Meter Richtung Straßenmitte versetzt. Dies kann auch nur auf einer Seite erfolgen, vorzugsweise auf der besonnten und belebteren Seite. Im Bereich des ehemaligen Gehsteigs werden Vorzonen generiert, wobei auf die Eingangsdichte, beziehungsweise Erlebnisdichte geachtet werden soll. Damit wird die Aufenthaltsqualität beziehungsweise -dauer gesteigert.

Die Analyse hat gezeigt, dass bezüglich der Kadenz der Zugänge die beiden Städte wesentliche Unterschiede herrschen. Während in Basel die Bezüge vom Innen- zum Außenraum mittels einer Übergangszone über viele Eingänge verteilt filterartig in den Straßenraum erfolgen, so sind es in Wien weniger Eingänge, die dafür intensiver genutzt werden und unmittelbar in den Straßenraum einmünden. Dies bedingt natürlich differenzierte Vorgehensweisen, zumal die Vorstellung, in Wien nun Vorgärten nach Basler Art anzufügen, utopisch anmutet.



Abb. 144: Mögliche Transformation eines Straßenraums im Zuge dessen Erneuerung:
 1. Schematische Darstellung eines Straßenzuges in einem Wiener Gründerzeitviertel.
 2. Die bisherige Raumaufteilung von Längs- und Schrägparkern wird aufgehoben.
 3. Gehsteige werden um je zwei Meter verbreitert.
 4. Oberfläche des ehemaligen Gehsteiges wird entsiegelt und mit einer wassergebundenen Decke oder Pflasterung abgeschlossen.
 5. Die fertige Straße bietet zwar weniger Parkplätze dafür viel mehr räumliche Qualitäten.

Abb. 145: Wien, Favoriten: Fernkorngasse als tempoäre Begegnungszone.



Fernkorngasse, 10. Bezirk
 Temporäre Begegnungszone wegen COVID-19, 26. April 2020 - Ein Tag später wurde sie aufgehoben

Abb. 146: Wien, Favoriten: Fernkorngasse als umgestaltete Straße gemäß der Maximalvariante.



Fernkorngasse, 10. Bezirk
 Mögliche Umgestaltung nach vorher erläuterten Modell

6.3 VERBESSERUNGSPOTENZIAL IN BASEL

Anhand dieser Analysen entstanden nicht nur Verbesserungsmöglichkeiten für Wien, auch in Basel gibt es Potenzial zur Verbesserung. Das Ziel einer Lebenswerten Stadt ist nie vollständig erreicht. Es gibt nämlich auch Gefahren, welche oft unterschätzt werden und dann für allfällige Korrekturen und Revidierungen zu spät entdeckt werden.

In Basel bestehen gleich mehrere Gefahren, welche der Stadt viel Lebensqualität berauben könnte. Die zunehmende Privatisierung der Erdgeschoße spielt hierbei eine wichtige Rolle. Einerseits werden dadurch Vorgärten einer einzelnen Wohnung zugeschrieben, und verlieren so die verbindende Funktion zwischen privatem Mehrfamilienhaus und öffentlichem Außenraum, doch das ist nicht alles, der Verlust der Läden im Erdgeschoß macht es auch unmöglich die Stadt der kurzen Wege aufrecht zu erhalten. Um die Filterfunktion, welche die Vorgärten bislang zum größten Teil erfüllen weiterhin aufrecht zu erhalten, bedarf es strengeren Richtlinien bezüglich des Umgangs mit den Erdgeschoßen, den Vorgärten und dessen Übergang zum Straßenraum. Gerade bei Ecksituationen sollte sehr viel Beachtung geschenkt werden. Leider sind durch die Besitzverhältnisse der Stadt in vielen Hinsichten die Hände gebunden. Um die Erdgeschoße belebt zu behalten bedürfte es einer grundlegenden Änderung des Zonenplans, welche belebte Erdgeschoßzonen vorschreibt. Gerade bei Ecksituationen wäre dies essentiell, da sie als soziale Treffpunkte aber auch als Orte der Identifikation eines ganzen Quartiers dienen. Zudem vergrößern die zugänglichen Vorgärten publikumsnahen Ecknutzungen automatisch die Wirkung der Straßenkreuzung und lassen diese platzähnlich wirken.

Da wären wir schon beim zweiten Punkt, was Basel weiterhelfen würde, eine durchgehende, wohnzimmerartige Umgebung sich zu einbeschreiben: Die Kreuzungsplateaus zweier Nebenstraßen sollten konsequent auf Gehsteigniveau angehoben werden, so dass Kreuzungsbereiche einheitliche Flächen ausbilden. Dies

hat zum Vorteil, dass die Geschwindigkeiten angepasst werden, da der Fahrverkehr durch die Anrampungen seine Geschwindigkeit anpassen muss. Die ausgebildeten Kreuzungsplateaus projizieren das Prinzip des der durchgehenden Gehsteige auf die gesamten Kreuzungsbereichen. Selbstverständlich stellt dies keine Lösung für Durchzugstraßen und Straßen mit öffentlichem Verkehr, insbesondere Straßenbahnen dar, hier würde aber die Lösung wie beim Tellplatz, in Form von einem einheitlichen Straßenbelag schon viel bringen. Konflikte sind beispielsweise bei den Behindertenverbänden zu erwarten, da für Sehbehinderte weniger taktile Möglichkeiten zur Orientierung bestehen. Dies könnte aber ohne Probleme durch ein gut integriertes Blindenleitsystem ersetzt werden.

Ein weiterer Punkt ist aber nicht unbedingt im Straßenraum alleine zu finden, sondern in der gebauten Struktur. Während in Wien ganze Schutzzonen die gründerzeitliche Bausubstanz bewahren, stehen in Basel nur Einzelgebäude unter Schutz. Dies hat zur Folge, dass sehr viel von der originalen, meist multifunktional nutzbaren Bausubstanz verloren geht. Gerade für den Erdgeschoßbereich ist es essentiell, dass eine Nutzung nicht festgeschrieben sein muss. Sind wir momentan mit Entwicklungen konfrontiert, wo Erdgeschoße zunehmend privatisiert und weniger publikumsintensiv genutzt werden, sollten wir eine allfällige Trendwende nicht mit unwiederbringlich zerstörten, wohnnutzungsorientierten Erdgeschoßen verbauen. Gerade bei Neubauten ist oft zu beobachten, dass Erdgeschoße ungenügende Raumhöhen für dem Wohnen fremde Nutzungen aufweisen, zudem ist die Raumgeometrie oft zu starr, so dass eine spätere Umwidmung nicht stattfinden kann. Im Großen und Ganzen gilt es die Bausubstanz in ihrer heutigen Form zu erhalten und bei Neubauten darauf zu achten, daß im Erdgeschoßbereich eine vielfältige Nutzung möglich ist.

Schließlich geht es noch um eines der größten Probleme, was die Erdgeschoße und dadurch resultierende Belebtheit der Straßen betrifft: Die Gentrifizierung. Wird ein Straßenraum aufgewertet, so steigen automatisch die Bodenpreise und der Wert der Liegenschaften, was zu einer Erhöhung der Mietzinse führt. Dies wiederum führt zu einer Nutzungsänderung: Betriebe und Einrichtungen mit wenig Umsatz können sich den Standort nicht mehr leisten, oft werden sie durch Büros wie Kanzleien und Arztpraxen, sowie im schlimmsten Fall durch reine Wohnnutzungen ersetzt. Um diesem Trend entgegenzuwirken, sollte sich die Stadt als Stockwerkeigentümerin beteiligen: Erdgeschoße werden von der Stadt aufgekauft und von dieser an ausgewählte Nutzer*innen vermietet. Diese könnten durch Beteiligungen, Umfragen, Abstimmungen demokratisch bestimmt werden, will eine Straße ein Lebensmittelgeschäft, so könnte sie diesen Wunsch bei der Stadt anbringen und diese könnte diesem Bedürfnis nachkommen und an einem geeigneten Standort die Voraussetzungen dazu schaffen. So könnte pro Quartier der Nutzungsmix behutsam und Bedürfnisgerecht angepasst werden, was die Lebensqualität und Wohlfühlatmosphäre erheblich steigern würde.

6.4 CONCLUSIO

Die Straße ist nicht nur Verkehrsraum, sie ist unser Lebensraum.

Während in den Straßen Basels Kinder spielen, Menschen sich begegnen und sich austauschen, stehen in den gründerzeitlichen Vierteln Wiens oft nur die Autos rum. Das verborgene Potenzial des dichten, gründerzeitlichen Stadtraums scheint hier noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Gleichzeitig gestaltet sich das immer größer werdende Bedürfnis nach Freiraum nahezu als prädestinierend, um den Straßenraum der Bevölkerung zurück zu geben.

Mit dieser Arbeit wollte ich erfahren, welche Qualitäten essenziell für den öffentlichen Raum sind, damit Orte entstehen, die einladen, zum Austausch anregen und die Kulisse für das persönliche, soziale Umfeld bilden. Weiter wollte ich sehen wie Menschen auf diese Räume reagieren, wie sie diese annehmen, was sie daran schätzen und was sie missen.

Die alles verändernde Lage auf Grund der Corona-Pandemie hatte jedoch nicht nur eine zeitliche Verzögerungen zur Folge, sondern auch inhaltliche Anpassungen: War das Forschungsprojekt zunächst auf Feldstudien basierend ausgelegt, musste der Fokus zunehmend in Richtung Theorie verschoben werden. Eine Arbeit über das Verhalten der Menschen im öffentlichen Raum ist wohl das denkbar ungeeignetste während eines Lockdowns.

Besonders gefreut hat mich das Interesse seitens der Stadt Basel, dass sich der Regierungsrat, als Mitglied der Exekutive (seine Position entspricht jener der Planungsstadträtin) Zeit genommen hat, um mit mir über den öffentlichen Raum zu diskutieren.

Straßen und Plätze sind die Räume in denen wir uns immer bewegen, doch werden sie, sei es von den planenden Organen, oder von den Nutzer*innen, kaum als solche wahrgenommen. Nur unbewusst nehmen wir sie wahr. Ihre Qualitäten

lernen wir erst vermissen, wenn sie nicht vorhanden sind. Doch wenn man sich damit befasst, mit den Qualitäten des öffentlichen Raums, beginnt man ihn auch ganz anders zu lesen.

Basel als Forschungsstadt hat mich sehr überzeugt. Bei meinen Besuchen war ich immer wieder überrascht, welch entspannte und angenehme Atmosphäre in ihren Straßenräumen liegt. Es ist nichts aufdringliches, auch nichts herausragendes, es ist vielmehr das Banale, das Gewöhnliche, was in seiner Anwendung im richtigen Maß, am richtigen Ort, ungeahnte Qualitäten hervorbringen kann.

Künftig werde ich mich auch beruflich im Bereich Städtebau weiter befassen. Meinem Ziel, Räume zu schaffen, wo Menschen sich wohl fühlen, wo Begegnungen statt finden, Geschichten erzählt werden, gelacht und geweint wird, eine Bühne der Gesellschaft zu kreieren, bin ich nun wieder einen Schritt näher gekommen. Die gegenwärtige Lage lässt kaum Prognosen erstellen, in welche Richtung sich die Gesellschaft entwickeln wird. Anzeichen bestehen jedoch, dass der öffentliche Raum wieder eine größere Rolle spielen wird. Vielleicht werden auf diesem Weg ganz ungeahnt auch die Qualitäten des Straßenraums wieder neu entdeckt, nicht als Verkehrsraum, sondern als Lebensraum.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



7 ANHANG

7.1 Literaturverzeichnis 162

7.2 Internetquellen / URL 165

7.3 Bildquellen 167

Dank 169

7.1 LITERATURVERZEICHNIS

Ahlheim, Karl-Heinz: *Meyers Großes Universalexikon, Band 6*, Bibliographisches Institut, Mannheim 1982

Baer, Casimir Hermann: *Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel Stadt: Band 1*, Birkhäuser Verlag Basel 1932, Unveränderter Nachdruck 1971

Becher, Jörg: *Basel zählt 200'000 Menschen*, in: Christoph Merian Stiftung: Basler Stadtbuch, Dossier 2018, Christoph Merian Stiftung, Basel 2018

Buchanan, Colin: *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Her Majesty's Stationery Office, London 1963

BMLFUW Abteilung IV/4 - Wasserhaushalt (HZB): *Hydrografisches Jahrbuch von Österreich 2013*, 121. Band, Hydrografischer Dienst in Österreich, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien 2015

BVD BS Mobilität, *Bericht, Stadt Basel, Begegnungszonen in Wohnquartieren, Wirkungskontrolle*; Pestalozzi & Stäheli, Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr, Basel 2017

Degen, Peter: *Stadtraumkultur*, vdf Hochschulverlag an der ETH Zürich, Zürich 2014

Gehl, Jan: *Leben zwischen Häusern*, Jovis Verlag, Berlin 2012

Gehl, Jan: *Städte für Menschen*, Jovis Verlag, Berlin 2018 (orig. 2010)

Gehl, Jan; Svarre, Brigitte: *Leben in Städten*, Birkhäuser Verlag, Basel 2016

Gschweng, Daniela: *Die kleine Stadt hinter den Gleisen*, in: TagesWoche vom 19.07.2015, <https://tageswoche.ch/gesellschaft/die-kleine-stadt-hinter-den-gleisen/>

GSK, Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte: *INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte*, Band 2: Basel; Bellinzona; Bern, Orell Füssli Verlag, Zürich 1986

Guillod, René: *Strasse und Schiene als Lebensadern des Gundeli*, in: Neutraler Quartierverein Gundelingen: *Das Gundeli - Ein Basler Stadtquartier im Wandel*, Schwabe Verlag, Basel 2017, S.82 ff

Hoehn, Alfred: *Das Gundelinger Casino am Tellplatz, Kulturelle Mitte des Quartiers*, in: Neutraler Quartierverein Gundelingen: *Das Gundeli - Ein Basler Stadtquartier im Wandel*, Schwabe Verlag, Basel, 2017, S.142 ff

Huber Dorotheé: *Architekturführer Basel – Die Baugeschichte der Stadt und ihrer Umgebung*. Architekturmuseum Basel, Basel 1993

Inglin, Oswald: *Robert Mäder und die Heiliggeistkirche - Katholisches Bollwerk im protestantischen Basel*, in: Neutraler Quartierverein Gundelingen: *Das Gundeli - Ein Basler Stadtquartier im Wandel*, Schwabe Verlag, Basel 2017, S.96 ff

Irsigler, Franz: *Die Stadt im Mittelalter. Aktuelle Forschungstendenzen*, in: Goslar und die Stadtgeschichte. Forschungen und Perspektiven 1399–1999, hg. v. Carl-Hans Hauptmeyer/Jürgen Rund, Bielefeld 2001 S. 57–74.

Isler, Beatrice: *Quartier und Lebensraum*, in: Neutraler Quartierverein Gundelingen: *Das Gundeli - Ein Basler Stadtquartier im Wandel*, Schwabe Verlag, Basel 2017, S.30 ff

Jenni, Esther Maria: *Werk Stadt Basel*, in: Christoph Merian Stiftung: Basler Stadtbuch, Dossier 2018, Christoph Merian Stiftung, Basel 2018, S. 83 ff

Knoflacher, Hermann; Wawruschka Celine: *Evolution und Degeneration der Stadt*, Club of Vienna; LIT-Verlag, Wien 2020

Kreis, Georg: *150 Jahre im Dienst der Stadt - Zur Geschichte des Tiefbauamts Basel-Stadt*, Christoph Merian Verlag, Basel 2015

Lay, Maxwell G: *Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Campus Verlag, Frankfurt am Main 1995

Maissen, Felici: *Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900-1925*, Automobil-Club der Schweiz, Sektion Graubünden, Chur, 1968

Neumann, Florian: *Schnellkurs Mittelalter*, Dumont Verlag, Köln 2006

Opll, Ferdinand; Scheutz Martin: *Die Transformation des Wiener Stadtbildes um 1700*, Böhlau Verlag, Wien 2018

Psenner, Angelika: *Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme*, Pilotstudie. Abschlussbericht, Städtebau TU Wien, 2012

Psenner, Angelika: *Don't even think of parking here*, In: Busse, Beatrix; Warnke, Ingo H: Place-Making in Urbanen Diskursen, Walter de Guyer GmbH, Berlin/München/Boston 2014

Psenner, Angelika: *Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums*. In: Raith, Erich (Hrsg.), Smetana, Kurt (Hrsg.): Mission Mikrourbaniemus. Kurze Nacht der Stadterneuerung IV, Technische Universität Wien, 2015

Reblin, Eva: *Die Straße, die Dinge und die Zeichen - Zur Semiotik des materiellen Stadtraums*, Transcript Verlag, Bielefeld 2012

Schweizer, Nina: *Uuse uff d'Strooss! - Die Basler Fibel für (vergessene) Strassenspiele*, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Basel 2017

Schubert, Dörte: *Schonzeit für Fußgänger. Wie langsam Buxtehudes Autofahrer mit Tempo 30 zu leben lernen*. In: Die Zeit. 11/1984

Simonett, Jürg: *Die verweigerte Automobilität : das Bündner Autoverbot 1900-1925*. In: Rote Revue : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur, Heft 4/1993, S.37 ff.

Stühlinger, Harald: „Der Anstrich des Gebäudes muss den Augen unschädlich seyn“, in: Dérive Nr. 31, April - Juni 2008, S.54-60

Van der Zee, Renate: *Walk the Lijnbaan: decline and rebirth on Europe's first pedestrianised street*. In: The Guardian. The Guardian, 19. September 2018

Van Rooij, Tonja; Eckstein, Hannes: *Am Puls des unteren Kleinbasels*, in: TagesWoche vom 14.11.2013, <https://tageswoche.ch/allgemein/am-puls-des-unteren-kleinbasels-feldberg-und-klybeckstrasse/5.3.2020>

Wirthlin, Mara: *Das kleine Chaos eines Weltstadtquartiers*, in: TagesWoche vom 17.07.2015, <https://tageswoche.ch/politik/das-kleine-chaos-eines-weltstadtquartiers/>

Wittwer Hans-Jakob: Ludwig Marings „Generalplan der Stadt Basel“ von 1857 in: Basler Stadtbuch 1987, Christoph Merian Stiftung, Basel 1987 Zugriff digital baslerstadtbuch.ch

Wyler, Claude: *Gundeldingen auf historischen Plänen und Ansichten*, in: Neutraler Quartierverein Gundeldingen: Das Gundeli - Ein Basler Stadtquartier im Wandel, Schwabe Verlag, Basel, 2017, S.12 ff

Zingg, Christian: *Wie die Eisenbahn nach Basel kam*, in: Albisser, Urs; Diezig, Jürg; Zingg Christian; Kuhn, Ursula: 21. Jahrbuch E.E. Zunft zu Gartnern, E.E. Zunft zu Gartnern, Basel 2017, S.13 ff

7.2 INTERNETQUELLEN / URL

7.2.1 Häufig verwendete Adressen

www.basel.com
www.basel-unterwegs.ch
www.basleratlas.ch
www.baslerstadtbuch.ch
www.begegnungszonen.ch
www.bfs.admin.ch
www.blog.staatsarchiv-bs.ch
www.e-periodica.ch
www.fussverkehr.ch
www.geo.bs.ch
www.map.geo.admin.ch
www.mobiltaet.bs.ch
www.planungsamt.bs.ch
www.staatsarchiv.bs.ch
www.statistik.at
www.tageswoche.ch
www.wien.gv.at

7.2.2 URL

URL 1: <https://vaerst.net/tu/entwerfen.html> Zugriff 19.03.2020
URL 2: <https://dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1079408/> Zugriff 08.02.2020
URL 3: bs.ch/Portrait/einleitung-weltstadt/Kanton-Basel-Stadt.html Zugriff 19.03.2020
URL 4: https://staedebau.at/forschung/projekte_plattformen/stadtparterre-wien-fw/4 Zugriff 09.02.2020
URL 5: <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings> Zugriff 17.10.2020
URL 6: <https://www.statistik.bs.ch/nm/2020-bevoelkerung-im-januar-2020-pd.html> Zugriff 17.10.2020
URL 7: <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/klimauebersichten/ephemeriden> Zugriff 21.10.2020
URL 8: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/festpunkt.html> Zugriff 17.10.2020
URL 9: <https://www.bs.ch/nm/2019-klimaanalyse-kanton-basel-stadt-liegt-vor-rr.html> Zugriff 02.10.2020
URL 10: <https://tatistik.bs.ch/zahlen/raumdaten/raumeinheiten/wohnviertel.html> Zugriff 09.09.2020
URL 11: <https://www.mobiltaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/staedtevergleich-mobiltaet0.html> Zugriff 17.09.2020
URL 12: <https://www.fahrradwien.at/2016/01/28/modal-split-2015-aktive-mobiltaet-auf-dem-vormarsch/> Zugriff 17.09.2020
URL 13: <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/kfz/> Zugriff 16.09.2020
URL 14: <https://bazonline.ch/basel/stadt/der-groesste-grenzbahnhof-e-uropas/story/1847457926> Zugriff 14.07.2020
URL 15: <https://bzbasel.ch/basel/basel-stadt/100-jahr-jubilaem-basel-feiert-den-einzigen-bahnhof-auf-fremdem-staatsgebiet-127166725> Zugriff 10.08.2020
URL 16: http://bahnknoten-basel.ch/durchmesserstrecke_herzstueck-213335.html Zugriff 15.08.2020
URL 17: <https://blog.staatsarchiv-bs.ch/strassengeschichten-7-das-gundeldingerquartier/> Zugriff 12.08.2020

- URL 18: <https://novartis.ch/de/novartis-in-der-schweiz/unser-unternehmen/geschichte> Zugriff 11.10.2020
- URL 19: <https://architekturbasel.ch/221-meter-roche-praesentiert-dritten-turm/> Zugriff 16.10.2020
- URL 20: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/roemer.html> Zugriff 01.07.2020
- URL 21: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/fruehmittelalter.html> Zugriff 01.07.2020
- URL 22: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/roemer.html> Zugriff 02.07.2020
- URL 23: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/fruehmittelalter.html> Zugriff 01.07.2020
- URL 24: https://oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Wien.pdf Zugriff 06.07.2020
- URL 25: <https://geschichtewiki.wien.gv.at/Nordbahn> Zugriff 06.07.2020
- URL 26: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/ringstrasse.html> Zugriff 10.07.2020
- URL 27: <https://wien1x1.at/site/bev-entwicklung-1/> Zugriff 10.08.2020
- URL 28: <https://wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/geschichte.html> Zugriff 21.07.2020
- URL 29: <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/gebäude/> Abgerufen am 15.08.2020
- URL 30: <https://wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/stadtwachstum.html> Zugriff 15.08.2020
- URL 31: https://bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/05.parsys.0003.downloadList.00031.DownloadFile.tmp/aggltrans2000portail.xls Zugriff 23.09.2020
- URL 32: <https://basel.com> Zugriff 14.10.2020
- URL 33: https://oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Wien.pdf Zugriff 25.09.2020
- URL 34: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/> Zugriff 25.09.2020
- URL 35: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/> Zugriff 07.07.2020
- URL 36: <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/ringstrasse.html> Zugriff 01.07.2020
- URL 37: <https://simil.io/politisch/wien-8-josefstadt/wien-8-josefstadt/bevoelkerungsentwicklung-1869-2018> Zugriff 2.10.2020
- URL 38: <https://bpb.de/apuz/32813/genrifizierung-im-21-jahrhundert?p=3>, Zugriff 3.10.2020
- URL 39: <https://dsw.org/projektionen-urbanisierung/>
- URL 40: <https://www.nau.ch/news/europa/paris-plant-ab-2021-tempo-30-im-ganzen-stadtgebiet-65802022> Zugriff 20.10.2020
- URL 41: <https://smartcity.wien.gv.at/site/> Zugriff 27.08.2020
- URL 42: <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/feder1875bd1> Zugriff 11.10.2020
- URL 43: <https://www.radlobby.at/wien/radparken>, Zugriff 26.08.2020
- URL 44: https://berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/sicherheit_de/zebrastreifen_geschichte.shtml, Zugriff 13.08.2020
- URL 45: <https://www.faz.net/aktuell/technik-motor/motor/tempolimit-50-jahre-tempo-50-1460250.html>, Zugriff 13.08.2020
- URL 46: <https://www.sueddeutsche.de/leben/jubilaum-der-fussgaengerzone-60-jahre-und-ein-bisschen-oe-1.1814062> Zugriff 13.08.2020
- URL 47: <https://www.klagenfurt.at/die-stadt/stadtbummel/sehenswuerdigkeiten/fussgaengerzone.html> Zugriff 15.10.2020
- URL 48: <https://www.bussgeld-info.de/verkehrserziehung/>, Zugriff 14.08.2020
- URL 49: <https://landbote.ch/winterthur/standard/wer-haets-erfunde-die-winterthurer/story/22179364> Zugriff 13.08.2020
- URL 50: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/tempo30.html> Zugriff 21.09.2020
- URL 51: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2960373/> Zugriff 11.09.2020
- URL 52: <https://statistik.at und wien.orf.at/v2/news/stories/2938362/> Zugriff 11.09.2020
- URL 53: <https://www.spaceandplace.at/wien-lebt-2018/> Zugriff 05.06.2020
- URL 54: <https://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/infrastruktur/tempo-30/> Zugriff 05.06.2020
- URL 55: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/tempo30.html>, Zugriff 05.06.2020
- URL 56: <https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/stadtentwicklung/shared-space-hype-oder-hoffnung/> Zugriff 07.06.2020
- URL 57: <https://www.vcd.org/themen/verkehrsplanung/shared-space/> Zugriff 07.06.2020
- URL 58: <https://www.planungsamt.bs.ch/oeffentlicher-raum/begegnungszonen.html> Zugriff 23.08.2020
- URL 59: <https://https://www.mobiltaet.bs.ch/gesamtverkehr/gut-zu-wissen/trottoirueberfahrten.html>, Zugriff 15.10.2020
- URL 60: <https://https://www.mobiltaet.bs.ch/motorfahrzeuge/parkraumbewirtschaftung.html>
- URL 61: https://www.wienschauen.at/die-haesslichen-strassen-der-schoenen-josefstadt-oeffentlicher-raum-im-8-bezirk/?fbclid=IwAR00-wxSeEYf-Cx2wLqBcuycOG-DDuA5w5nohOjVqeTQXbVVQI_8DzjYZhI Zugriff: 08.08.2020
- URL 62: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/> Zugriff 16.10.2020
- URL 63: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/index.html> Zugriff 09.09.2020
- URL 64: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolstrasse.html> Zugriff 09.09.2020
- URL 65: <https://www.derstandard.at/story/2000119321175/die-stadt-als-wohnzimmer-wiener-erobern-den-freiraum-zurueck> Zugriff 09.09.2020
- URL 66: <https://coronavirus.wien.gv.at/site/mehr-raum-zum-rausgehen/> Zugriff 09.06.2020
- URL 67: <https://www.diepresse.com/5820354/aus-fur-die-ersten-wiener-begegnungszonen> Zugriff 10.06.2020
- URL 68: <https://geht-doch.wien/wp-content/uploads/2017/07/Leitbild-geht-doch.2018.pdf> Zugriff 10.06.2020
- URL 69: https://edoc.unibas.ch/47326/1/47326_Bevölkerungsstruktur%20und%20Bevölkerungsdynamik%20beider%20Basel%20%281999%29.pdf, S.17 Zugriff 11.10.2020
- URL 70: https://www.basleratlas.ch/#c=indicator&i=ru_gruen.gruenflaeche_ant&s=2019&view=map2 Zugriff 11.10.2020
- URL 71: <https://www.gewona.ch/#a> Zugriff, 03.09.2020
- URL 72: <https://blog.staatsarchiv-bs.ch/strassengeschichten-7-das-gundeldingerquartier/> Zurgiff, 04.09.2020
- URL 73: <https://architekturbasel.ch/stadtbildkommission-bauen-ist-immer-von-grundsatzlicher-natur-gopferdori/> Zugriff 19.09.2020
- URL 74: <https://www.stadtgaertneri.bs.ch/stadtgruen/park-gruenanlagen/margarethenpark.html> Zugriff 21.10.2020
- URL 75: <https://www.regierungsrat.bs.ch/mitglieder/wessels.html> Zugriff, 20.08.2020

7.3 BILDQUELLEN

- Abb. 12 Baer 1971, S.99
- Abb. 13 Staatsarchiv Basel Stadt, BILD 1, 835
- Abb. 14 Staatsarchiv Basel Stadt, RIE B.4.02 Dia_02481-00
- Abb. 16 baslerstadtbuch.ch; Wittwer 1987, S.160
- Abb. 17 baslerstadtbuch.ch; Wittwer 1987, S.160
- Abb. 18 GSK 1986, S.76
- Abb. 19 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv Q 6,52
- Abb. 20 © Ernst, Beat, regionatur.ch
- Abb. 21 Zingg 2017, S.27
- Abb. 22 Bildarchiv ETH Zürich, Ans_03778-01-010
- Abb. 23 Schweizer Bauzeitung Heft 10, 8. März 1930
- Abb. 24 map.geo.admin.ch
- Abb. 25 map.geo.admin.ch
- Abb. 26 map.geo.admin.ch
- Abb. 27 map.geo.admin.ch
- Abb. 30 Staatsarchiv Basel Stadt, BILD
- Abb. 32 Dt. Bundesarchiv, Bild 183-W0512-0316
- Abb. 33 © SBB Immobilien, sbb-immobilien.ch
- Abb. 34 <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/01/21/phasing-out-cars-key-to-paris-mayors-plans-for-15-minute-city/>
- Abb. 35 Geodaten Kanton Basel-Stadt, map.geo.bs.ch
- Abb. 36 © Galerie Kempf, galeriekempf.ch
- Abb. 37 NZZ <https://www.nzz.ch/feuilleton/architektur-und-gesellschaft/jan-gehl-plaediert-gesellschaftsvertraeglichen-stadumbau-leben-zwischen-haeusern-ld.108229?reduced=true>
- Abb. 38 <https://zigorimedia.wordpress.com/2011/02/23/nichts-aktualitat-eingebust-prof-knoflachers-gutachten-zum-bbt/>
- Abb. 39 <https://wederopbouwrotterdam.nl/artikelen/winkelcentrum-de-lijnbaan>
- Abb. 40 zonederencontre.ch
- Abb. 41 Berner Zeitung, bernerzeitung.ch
- Abb. 42 http://www.epomm.eu/ecommm2012/C11_PK_Stadterneuerung-Klimawandel/C11_7_Fischer,%20Falk_Shared%20space%20project%20Graz.pdf
- Abb. 43 Hinweiszeichen 9c.svg
- Abb. 44 Hinweiszeichen 9e new.svg
- Abb. 45 CH-Vorschriftssignal-Begegnungszone-1.svg
- Abb. 48 Bau- und Verkehrsdepartement Basel Stadt
- Abb. 51 Bau- und Verkehrsdepartement Basel Stadt
- Abb. 56 <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2975692/>
- Abb. 57 <https://www.derstandard.at/story/2000119321175/die->

- stadt-als-wohnzimmer-wiener-erobern-den-freiraum-zurueck
- Abb. 60 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv Q 6,2
- Abb. 61 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv Q 6,52
- Abb. 62 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv H 3,75 Bl. 1
- Abb. 63 Staatsarchiv Basel-Stadt, Planarchiv K 2,95 Bl. 1
- Abb. 64 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv Q 6,2
- Abb. 65 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv Q 6,52
- Abb. 66 Staatsarchiv Basel Stadt, Planarchiv H 3,75 Bl. 3
- Abb. 67 Staatsarchiv Basel-Stadt, Planarchiv K 2,95 Bl. 3
- Abb. 71 © Google Streetview 2020
- Abb. 82 © Google Streetview 2014
- Abb. 87 Staatsarchiv Basel Stadt, NEG 20509
- Abb. 140 Regierungsrat Basel Stadt, regierungsrat.bs.ch

Alle übrigen Abbildungen und Illustrationen sind das Werk des Autors.

DANK

Ganz herzlich danke ich...

Angelika Psenner

für den regen fachlichen Austausch in des Diplomand*innenseminaren und sehr hilfreichen, interessanten Inputs, sowie der sichtlichen Hingabe in dieser wichtigen Thematik.

Andrea Rieger-Jandl und Harald Frey

für die zur Verfügung stellung als Zweit- resp. Drittprüfer*in.

Hans-Peter Wessels, Regierungsrat Basel Stadt

für das interessante Gespräch im Bau- und Verkehrsdepartement.

den Basel-Insider*innen Dorothee Huber und Lukas Gruntz

für Informationen und Ratschläge betreffend interessanten Orten.

Jan Wälti

für die sprachlichen Inputs und fürs Korrekturlesen.

Alyssa Ghielmetti

für die Übersetzung des Abstracts ins Englische.

meinen Eltern

für die Unterstützung, auch in dieser außergewöhnlichen Zeit.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.