

BASEL: WENN DIE BIG PHARMA DIE STADT PLANT

Von Jonas Aebi

Der Bau von Verkehrsinfrastruktur kann das Gesicht einer Stadt grundlegend verändern. In den 1960er und 1970er Jahren erfasste die über weite Teile der Welt vorherrschende Euphorie der «Stadtautobahn» auch schweizerische Städte und schmucke Innenstädte wurden mit Blechlawinen geflutet. Diese Zeit ist heute – fast überall – vorbei: Als Gegenbewegung wird versucht, die Städte wieder vom Lärm und Gestank des motorisierten Verkehrs zu befreien und die Verkehrsberuhigung zum Anlass genommen, den Innenstadtquartieren eine neue Atmosphäre zu verleihen. Überbleibsel dieser längst überholten Verkehrspolitik prägen viele Städte aber bis heute. Die laufende Stadtentwicklung von Basel ist durch ein solches grosses Verkehrsinfrastrukturprojekt stark beeinflusst. Ähnlich der Weststrasse in Zürich war der Stadtteil Basel Nord vom Durchgangsverkehr geprägt: Da es keine direkte Autobahnverbindung zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland gab, mussten Autofahrer*innen in Basel die Autobahn verlassen und durch Basel Nord fahren, um an der Grenze wieder auf die Autobahn zu wechseln. Im Jahr 1976 erteilte der Bundesrat den Auftrag, die sogenannte Nordtangente zu erstellen, um die schweizeri-

sche, deutsche und französische Autobahn zu verbinden. In der über vierzig Jahre dauernden Planung entschied die Basler Regierung, die Nordtangente unterirdisch zu führen, um den Verkehr in Basel Nord zu beruhigen. Die Nordtangente kostete insgesamt 1,55 Milliarden Franken und ist das teuerste Strassenstück der Schweiz. 2007 wurde der neue Autobahnschnitt eröffnet. Seither hat sich vieles verändert in Basel Nord.

Von der dreckigen Industriestadt zum Life-Science-Standort

Die Kantonsregierung von Basel-Stadt (die gleichzeitig auch die Stadtregierung ist) nutzte den Bau der Nordtangente, um die anliegenden Quartiere St. Johann und Klybeck neu zu planen. Die Quartiere entstanden um 1900, als Basel sich zu einer industriellen Chemiestadt wandelte. Die chemischen und pharmazeutischen Unternehmen – etwa Ciba, J.R. Geigy AG und Kern & Sandoz – siedelten ihre Fabriken nahe des Rheins im Norden der Stadt an. Rundherum entstanden sukzessive neue Quartiere, in denen in erster Linie die Chemiearbeiter*innen wohnten. Für fast ein Jahrhundert war Basel die bedeutendste industrielle Stadt der Schweiz. Als 1986 die Schweizerhalle-Fabrik ausserhalb Basels brannte und giftige Chemikalien in den Rhein flossen, zementierte

sich das Image Basels als eine dreckige Chemiestadt. Mit der wirtschaftlichen Rezession der 1990er Jahre, der Globalisierung und somit einer bedeutenden Umstrukturierung der Basler Wirtschaft begann sich dieses Image zu verändern. Zunächst wuchs in Basel die Arbeitslosigkeit, die Stadt verlor an Bewohner*innen. Die Chemiefirmen versuchten, die Krise mit internen Umstrukturierungen zu überwinden: Die Produktion wurde auf weltweiter Ebene organisiert, die dreckige Industrie wurde aus Basel ausgelagert. Die Firmen fusionierten und wandelten sich zu multinationalen Konzernen, deren Konzernzentralen und Forschungsabteilungen sich weiterhin in Basel konzentrierten. Heute sind in Basel mit Novartis, Roche, Syngenta, sowie die deutsche BASF vier multinationale Unternehmen bedeutend. Diese sogenannten Life-Science-Industries haben eine immense wirtschaftliche Macht: Sie steuerten von 2000 bis 2008 über drei Viertel zum Wirtschaftswachstum Basels bei; zudem sind sie für etwa zehn Prozent der Arbeitsplätze und fünfzehn Prozent der Steuereinnahmen des Kantons verantwortlich.

Im St.-Johann-Quartier, wo die Nordtangente durchführt, hat Novartis 2001 mit dem Bau ihrer Konzernzentrale «Novartis Campus» begonnen. In dieser Stadt in der Stadt arbeiten die Novartis-Angestellten nicht nur,

sondern können Einkaufen, Sport treiben oder öffentliche Dienste nutzen. «Aus einem Industriestandort, in dem Maschinen und Schornsteine im Zentrum standen, sollte ein Ort werden, der auf den Menschen und dessen produktives Wohlbefinden zugeschnitten ist», beschrieb der damalige CEO von Novartis, Daniel Vasella, im Jahr 2009 die Absicht hinter dem Campus. Dieses «produktive Wohlbefinden» wurde auch zu einer Maxime der Stadtentwicklung rund um die Nordtangente. Basel solle, so schrieb 2007 die Vereinigung metrobasel (der Behörden, Firmen, Organisationen und Gewerkschaften angehören), zu einem europäischen Zentrum der Life-Science-Industries werden und zu einer Kulturstadt mit «internationalen Messen, Kongressen und Kulturinstitutionen, die auch Touristen in unsere Region ziehen». Die Basler Regierung übernahm diese Vision erstmals in ihrem Legislaturplan 2009-2013.

Gentrifizierung als stadtplanerisches Instrument

Diese Stossrichtung materialisierte sich im Quartier St. Johann im städtebaulichen Projekt «ProVolta®»: Mithilfe privater Entwickler*innen sollten entlang der durch die Nordtangente verkehrsberuhigten Voltastrasse drei grosse Bauprojekte entstehen. Gleichzeitig sollen die Aussenräume mit

Parks, Spielplätzen und Grünflächen aufgewertet werden. Stefan Dössegger von der Kantons- und Stadtentwicklung, sagte 2007 der «Wochenzeitung» zu diesem Projekt: «Das Ziel des Stadtumbaus in Basel Nord ist die Schaffung attraktiven Wohnraums für gute Steuerzahler, die der Kanton braucht.» Das Problem an dieser neuen Stadtvision ist, dass sie nur auf die hochausgebildeten Angestellten der Management- und Forschungsabteilungen der Pharmakonzerne zugeschnitten ist. Die Arbeiter*innenschichten kommen darin höchstens noch als Hindernis der gewünschten Entwicklung vor. So sagte 2010 der damalige Direktor der Kantons- und Stadtentwicklung, Thomas Kessler: «Der Begriff der Gentrifizierung wird bei uns falsch verwendet. Wir haben es mit einer notwendigen Entwicklung zu tun.» Diese «Entwicklung» als «notwendig» zu beschreiben ist eine in vielen Stadtdiskursen angewendete Strategie: Die Gentrifizierung wird als «natürlicher» Vorgang beschrieben, gegen den nichts gemacht werden kann. Dass die Politik die Entwicklung jedoch aktiv vorantreibt, wird verschwiegen – genauso wie verdeckt wird, dass dies die Verdrängung alteingesessener und sozial schwächerer Quartierbewohner*innen vorantreibt. Auch wenn diese Veränderungen im St. Johann erst begonnen haben, kündigt sich bereits an, dass es auch hier

zur Verdrängung kommt.

In der Elsässerstrasse etwa kaufte ein privater Immobilieninvestor zwei alte Häuser, kündigte allen Mieter*innen und baute das Projekt «Johannshof». Aus bezahlbaren Mietwohnungen wurden Luxuswohnungen, die nun im Eigentum verkauft werden – so war Anfang 2017 die letzte noch verfügbare 3.5-Zimmerwohnung für knapp 900'000 Franken zu kaufen. Der Entwickler selbst schreibt auf seiner Homepage: «Insgesamt hat das Quartier in den letzten Jahren eine deutliche Qualitätsverbesserung erfahren und wurde zum aufstrebenden Hip-Quartier, das auch viele Menschen aus der Pharmabranche und von der Universität anzog.» Für private Investor*innen wird es attraktiv, im St. Johann zu investieren, weil sie damit spekulieren, dass die Quartieraufwertung die Miet- und Bodenpreise erhöht – und sie davon profitieren werden.

Auch die Stadt selber treibt diese Entwicklung voran und wollte etwa für das Bauprojekt «Volta Ost» eine ganze Häuserzeile an der Wasserstrasse abreissen. In den Häusern, die der Stadt Basel gehörten, wohnen viele sozial schwächere Menschen zu günstigsten Mietpreisen. Die Bewohner*innen wehrten sich und setzten sich schliesslich in einem jahrelangen Kampf durch: Die Stadt vergab die Häuser im Baurecht einer Genossen-

schaft, mit der die Bewohner*innen die Wohnungen nun sanft renovieren, um weiterhin zu tiefen Mietpreisen dort wohnen zu können.

Massnahmen für eine soziale Quartieraufwertung

Der Bau der Nordtangente entlastete zwar das Quartier, beruhigte den Verkehr und wertete die öffentlichen Räume auf – doch Menschen, die sich jahrelang vom Verkehr plagen lassen mussten, weil sie sich nur in diesen Quartieren die (günstigen) Mieten leisten konnten, haben herzlich wenig von der Aufwertung, wenn sie verdrängt werden. Eine Quartieraufwertung ausgelöst durch eine Verkehrsberuhigung ist deshalb an sich noch keine «soziale» Stadtpolitik. Sie wird es erst, wenn mit politischen Massnahmen sichergestellt wird, dass die unteren Einkommensklassen nicht zu Verlierer*innen der Aufwertung werden. Dafür ist ein aktives Eingreifen in den Wohnungsmarkt notwendig. Der Kampf der Wasserstrasse etwa zeigt, dass eine genossenschaftliche oder eine von der Stadt geleitete sanfte Sanierung des Altbaubestandes verhindern kann, dass günstige Mietwohnungen verschwinden. Den Städten bleiben weitere Massnahmen, wie die Subvention genossenschaftlicher Häuserkäufe oder Mindestanteile von gemeinnützigem Wohnungsbau. Nur

solche politischen Eingriffe in den Wohnungsmarkt können sicherstellen, dass unsere Städte lebenswerte Orte für alle Klassen und Kulturen bleiben.

Jonas Aepli wohnt in Basel, ist Soziologe, Stadtforscher und Stadtaktiver. Er doktoriert am kulturwissenschaftlichen Seminar der Universität Basel zu den Veränderungen der Stadtentwicklung Basels und Brüssels und fragt, wie die migrantische Bevölkerung in diese Entwicklungen eingebunden ist. Zudem ist er Redaktor der Zeitschrift Widerspruch.