

Gewerbe und Logistik bangen um ihre Flächen

Autor(en): Christof Wamister

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2013

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/96befb64-f666-4028-8988-3c65d49a384f>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

GEWERBE UND LOGISTIK BANGEN UM IHRE FLÄCHEN

Wolf, Dreispitz, Lysbüchel und anderswo:
Traditionelle Wirtschaftsbranchen
im Stadtraum stehen unter Planungsdruck.

Wer auf der St. Jakobs-Strasse in Richtung Kantonsgrenze fährt – nur selten verirren sich Fussgänger in diese Gegend –, dem bietet sich eine seltsame städtebauliche Landschaft: zur Linken das Gleisareal der SBB mit der Einfahrt zum Bahnhof und dem Güterbahnhof, zur Rechten das Entwicklungsgebiet CityGate und einige isolierte Wohnhäuser. Nach der Verzweigung mit der Zeughausstrasse verschwindet die St. Jakobs-Strasse in einem Tunnel, der dadurch entstanden ist, dass man eine riesige Betonplatte über die Strasse gelegt hat. Sie verbindet den hinter dem Zeughaus versteckten Containerterminal Wolf mit dem Güterbahnhof Wolf auf der Südseite der St. Jakobs-Strasse.

Wir befinden uns am Eingang zum «wirtschaftlichen Schwerpunktgebiet Wolf», wie es im Richtplan des Kantons Basel-Stadt heisst: «Das Gebiet Wolf wirkt als grosse, weitgehend von Bahn- und Sekundärnutzungen geprägte Barriere zwischen dem

St. Alban-Quartier, Gundeldingen und dem Freizeitraum Brüglingen.»

Im Mai 2013 überraschte SBB-Generaldirektor Andreas Meyer mit der Ankündigung, dass sein Unternehmen den Containerterminal Wolf aufgeben werde, wenn der trimodale Containerterminal (Schiff-Bahn-Strasse) beim Rhein realisiert werden könne. «SBB räumen riesiges Areal», titelte die «Basler Zeitung». Entschieden sei aber noch gar nichts, betonen Martin Sandtner, Leiter des baselstädtischen Planungsamtes, und Roger Stöcklin von den SBB-Immobilien. Man habe sich darauf geeinigt, bis Ende 2014 das Potenzial des Areals zu untersuchen und zu prüfen, ob man die Logistik nicht an den zwei Standorten Rheinhafen und Güterbahnhof Muttenz konzentrieren könne. Sandtner vermutet, dass der Streifen entlang der St. Jakobs-Strasse mit dem alten SBB-Güterbahnhof weiterhin einer wirtschaftlichen Nutzung vorbehalten bleibt. Dagegen könne man

sich Wohnungen auf dem Terminalareal hinter dem Zeughaus vorstellen, wenn auch nicht im oberen Preissegment: «Wir sind uns bewusst, dass es eine schwierige, aber auch interessante Lage ist.»

Falsche Signale?

Weniger erfreut über die Neuigkeit zeigte sich Martin Dätwyler, Vizedirektor der Handelskammer beider Basel: «Eine so frühe Ankündigung schadet einem Standort, und ein Unternehmen wird zweimal überlegen, bevor es sich noch hier niederlässt.» Das Gebäude der nur noch dem Namen nach bestehenden Umschlags AG, das über der erwähnten Tunneleinfahrt der St. Jakobs-Strasse thront, befindet sich allerdings bereits im Besitz der SBB.

Der Containerbahnhof Wolf ist nur das jüngste Beispiel in einer Reihe von Fällen und beleuchtet eine Tendenz, welche den Wirtschaftsverbänden Sorge bereitet. Denn lange Zeit war die Optik von Politik und Öffentlichkeit durch eine manchmal etwas euphorische Medienberichterstattung über städtebauliche Visionen beeinflusst. Doch mittlerweile ist das Problem erkannt. Die besorgten Fragen lauten: Bleiben auch der nicht so wertschöpfungsintensiven Wirtschaft im Kanton genügend Flächen für ihre Tätigkeit? Oder besteht die Gefahr, dass die Kleinbetriebe und alle Branchen, die Lärm und andere Immissionen verursachen, aus der Stadt verdrängt werden? Gehören solche Betriebe nicht auch zu einem vielfältigen Stadtleben? Dominieren am Ende nur noch Life Sciences, Finanzdienstleister, Bürotürme, teure Wohnungen und Einkaufszentren?

Alle Beteiligten betonen, dass dies nicht das Ziel sein kann. Aber es gibt Fakten, welche durchaus in diese Richtung weisen. Die «Nachfrage nach neuen Gewerbe- und Industrie-Flächen ist im Kanton Basel-Stadt höher als das bestehende Angebot», schrieb die Regierung in ihrem Wirtschaftsbericht

2012. Gemäss einer Studie über die Wirtschaftsflächen im Kanton Basel-Stadt vom Juli 2013 (im Auftrag des Amtes für Wirtschaft und Arbeit) klagt ein Drittel der befragten Unternehmen, es sei schwierig, in Basel noch geeignete Flächen für «emissionslastige und störfallrelevante Tätigkeiten» zu finden.

Logistik und Gewerbe unter Druck

Die Lager- und Transportunternehmen sowie das Gewerbe stehen laut einer Untersuchung der Handelskammer beider Basel besonders unter Druck. Das für die Basler Quartiere so typische Hinterhof-Gewerbe sei am Verschwinden, konstatiert Elias Schäfer vom Gewerbeverband. Betriebe mit Anlieferung am frühen Morgen und Arbeitslärm würden heute von den Anwohnern immer weniger toleriert. Ungemach droht den KMU und Betrieben mit Immissionen auch in ihren Stammgebieten, der Industrie- und Gewerbezone (Bauzone 7). Schon 1996 versuchte der Grosse Rat dem Vordringen des tertiären Sektors (Dienstleistungen) in diese Zone einen Riegel vorzuschieben, indem er im Bau- und Planungsgesetz festschrieb, dass andere Nutzungen nur zulässig sind, wenn sie nicht mehr Verkehr erzeugen als die schon ansässigen Betriebe.

Vollständig zur Zone 7 gehört bis jetzt das Gewerbe-, Lager- und Industriegelände Dreispitz, das gemäss einer Vision von Herzog & de Meuron von 2002 zu einem neuen Stadtteil mit Wirtschaft, Wohnen und Kultur umgebaut werden soll. Als die Nutzungsplanung publiziert wurde, meldeten die dort im Baurecht ansässigen und in der IG Dreispitz organisierten Unternehmen ihren Widerspruch an. Sie befürchteten, in der Nutzung ihrer Parzellen eingeschränkt zu werden, und sprachen von einer Aushebelung des Vertragsinhalts und materieller Enteignung. Sorgen bereiteten die Einführung von Wohnzonen (im Norden, auf

Münchensteiner Boden im Süden und auf einer Mittelachse), die Verkehrsauflagen und die unbeschränkte Öffnung des Areals, das heute noch vor allem auf den Lastwagen- und Eisenbahnverkehr ausgerichtet ist. Im Endausbau soll sich die Nutzung des Areals praktisch verdoppeln, ohne dass der Motorfahrzeugverkehr aber in gleichem Umfang zunehmen darf.

Die IG Dreispitz erhielt Unterstützung von den Wirtschaftsverbänden und machte ihre Vorbehalte im seit 2006 bestehenden Beirat für die Nutzungsplanung Dreispitz zum Thema. Das Resultat ist eine neue Planaufgabe im Herbst 2013, welche den Bedenken der bisherigen Dreispitznutzer Rechnung tragen und gewerbliche Neuansiedlungen nicht benachteiligen soll. Von den grossen Leitlinien wird aber nicht abgewichen, und im Bereich Kunst-Freilager wachsen die Hochbauten bereits nach oben.

Noch offen ist die Zukunft des Lysbüchel-Areals im Nordwesten, wo ähnlich wie auf dem Dreispitz Gewerbe- und Recycling-Betriebe ihren Standort haben. Das Gelände gilt allerdings als nicht optimal genutzt, und die SBB als Grundeigentümerin will die Baurechts- und Mietverträge auslaufen lassen. Als weitere Neuerungen kommen die Verlagerung des Coop-Verteilzentrums und der Kauf dieses Areals durch den Kanton und die finanzstarke Stiftung Habitat hinzu. Nun befürchten Gewerbetreibende eine weitere gemischte Nutzung Wohnen + Arbeiten nach dem Vorbild Dreispitz. Es dürfe aber nicht sein, schrieb CVP-Grossrat Lukas Engelberger in einem parlamentarischen Vorstoss, «dass gewerbliche und handwerkliche Betriebe aus der Stadt vertrieben werden».

Geforderte Verdichtung

Martin Sandtner widerspricht der «Grundvermutung», dass das Arbeiten aus der Stadt verdrängt werde, weil der Kanton dem Wohnen Priorität einräume. Man dürfe

nicht vergessen, dass – aufgrund historischer und struktureller Gründe (hoher Anteil der Verkehrsflächen in BS) – der Anteil der reinen Wohnzonen in Basel-Stadt deutlich geringer sei als im Partnerkanton Baselland. Der Richtplan enthalte wesentliche Aussagen zu wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten, in denen erhebliche Potenziale vorhanden seien, die noch besser genutzt werden könnten. «Wir verlangen vom Wohnen, dass es sich verdichtet, entsprechend kann man das auch vom Arbeiten verlangen.» Laut dem Planungschef muss es auch in Zukunft reine Arbeitszonen geben, denn es gebe in Basel weiterhin Industrien, welche der Störfallverordnung unterstellt oder mit Lärmimmissionen verbunden seien, was ein Wohnen in der Nähe nicht möglich mache. Doch da die Zeit der rauchenden Schlotte vorbei sei, werde an vielen Orten eine Mischform von Wohngebieten und Arbeitsplätzen möglich. Daran würden nicht immer «Wohnidyllen, sondern ein relativ raues und spezielles Wohnen, für das es aber eine Kundschaft gibt», sagt Sandtner insbesondere mit Bezug auf den Dreispitz.

Dagegen warnt die bereits erwähnte Wirtschaftsstudie, dass zu pauschale Zonenänderungen für Gewerbe und Logistikunternehmen unliebsame Auswirkungen haben könnten. Wenn Industrie- und Gewerbebezonen in eine gemischte Zone mit Wohnen umgewandelt werden, steigen die Bodenpreise und die Unternehmen können nicht mehr mithalten. Der Kanton möchte das Wohnen und die wertschöpfungsintensive Wirtschaft mit ihren Arbeitsplätzen fördern, ohne gleichzeitig das produzierende und transportierende Gewerbe zu vergrämen: ein heikler Balanceakt, der die Wirtschafts- und Raumplanungspolitik der nächsten Jahre prägen wird.