

Stadtplanung und Umweltschutz: Die Ressourcen werden knapp

In der Mitte des 20. Jahrhunderts hatte der Wohlstand in Westeuropa ein ungeahntes Niveau erreicht. Doch nach fast dreissig Jahren des Wachstums, den *trente glorieuses*, wie sie im Französischen genannt werden, verdichteten sich um 1970 die Anzeichen einer Krise. In Basel schrumpfte die Bevölkerung, die Staatskasse leerte sich und die Zeiten der Vollbeschäftigung waren vorbei. Dazu kam die Angst vor der Zerstörung der Umwelt, die spätestens mit der Chemiekatastrophe in Schweizerhalle 1986 omnipräsent war. Das Gefühl der Unsicherheit begleitete die Bevölkerung in das neue Jahrtausend. Trotz imposanter Zeichen von Prosperität und Wachstum – darunter die Roche-Türme, die höchsten Wolkenkratzer des Landes – stellten sich den Baslerinnen und Baslern unangenehme Fragen: Wie sollte die Grenzstadt mit den knappen Flächen umgehen, die ihr zur Verfügung standen? Wie konnte sie ihre Attraktivität als Wohnort steigern? Und wie sollte sie den ungebrochen hohen Konsum mit den städtischen Klimazielen in Einklang bringen?

Konjunktur, Bauboom, Konsumrausch – Die 1960er-Jahre

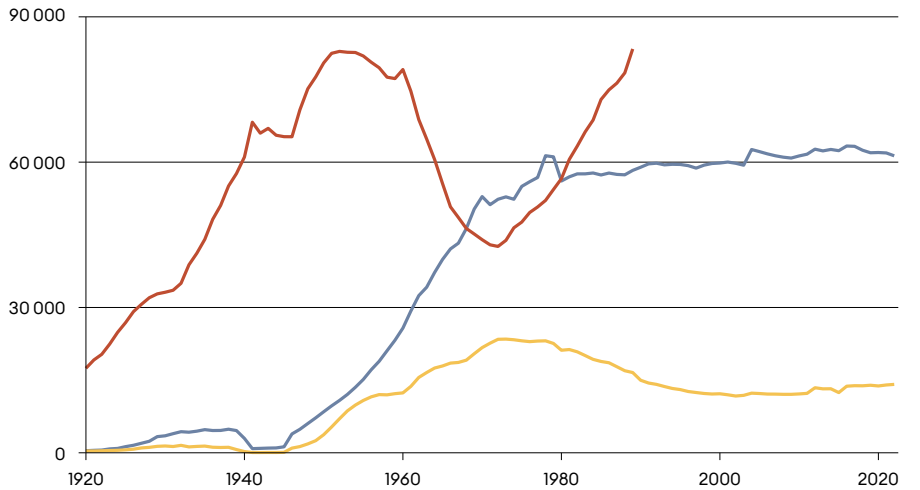
Das Auto dominierte Basel. Egal ob am Münsterhügel, vor dem Bahnhof oder auf dem Barfüsserplatz, Autos standen mitten in der Innenstadt. In den 1960er-Jahren galt es als selbstverständlich, beinahe überall seinen *Chlapf* parkieren zu können. Dieses Selbstverständnis hatte viel mit der Prosperität Basels in der Nachkriegszeit zu tun. Wie in anderen westeuropäischen Städten ermöglichte der Wirtschaftsboom auch in Basel ein neues Konsum- und Freizeitverhalten. Eine relativ breite Mittelschicht war zu beachtlichem Wohlstand gekommen. Das Auto, einst ein Privileg der Reichen, wurde zu einem Massenphänomen, war Statussymbol und

1 Auf dem Barfüsserplatz, damals ein Parkplatz, wird einem Autofahrer ein Bier serviert, 1959. — Um 1960 waren die grossen öffentlichen Plätze in Basel den Autos vorbehalten, so auch der abgebildete Barfüsserplatz, wo der Kellner eines Bistros wartende Autofahrerinnen und

-fahrer bediente. Auch in der Freien Strasse, der Flanier- und Einkaufsmeile von Basel, war das Parkieren gestattet. Wer keinen Parkplatz fand, wick etwa in das neue Parkhaus Storchen beim Fischmarkt aus oder parkierte beim Rosshof, einem abgebrochenen Stadtpalais an bester Lage.



Fahrzeugbestand in Basel-Stadt, 1920–2022



2 Die Motorisierung der Gesellschaft machte sich in den 1960er-Jahren eindrücklich bemerkbar: Der Bestand an Autos und Motorrädern nahm in Basel massiv zu, während immer weniger Fahrräder im Einsatz waren. Mitte der 1970er-Jahre wuchs der Bestand an Fahrrädern wieder, ab 1990 wurde er nicht mehr erhoben. Anhaltende Popularität hatte das Auto: Der vermeintliche Einbruch um 1980 geht auf eine neue Zählweise zurück.

— Fahrräder
— Motorräder inkl. Mofas
— Personenwagen

hatte eine grosse kulturelle Bedeutung. Zwischen 1945 und 1970 nahm die Zahl der Motorfahrzeuge um das Zehnfache zu. In den 1970er- und 1980er-Jahren kurvten mehr Autos als Fahrräder durch die Stadt [2].¹

Mitte des 20. Jahrhunderts wurde der Verkehr zu einem drängenden Problem für die Stadt. Die Motorisierung hatte die kühnsten Erwartungen übertroffen, das Strassennetz in Basel war heillos überlastet. Um das drohende Verkehrschaos zu verhindern, setzte die Regierung 1955 auf einen «Gesamtverkehrsplan».² Für die Ausführung engagierte sie Kurt Leibbrand, Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich. Leibbrand hatte für verschiedene Städte in Europa Generalverkehrspläne entworfen und mehrere Lehrbücher verfasst.³ Er repräsentierte den technokratischen Regierungs- und Verwaltungsstil der 1950er- und 1960er-Jahre. Die Zukunft war für ihn eine planbare und kalkulierbare Grösse, die Verkehrsplanung eine wertfreie und objektive, ja sogar eine politisch neutrale Wissenschaft.⁴

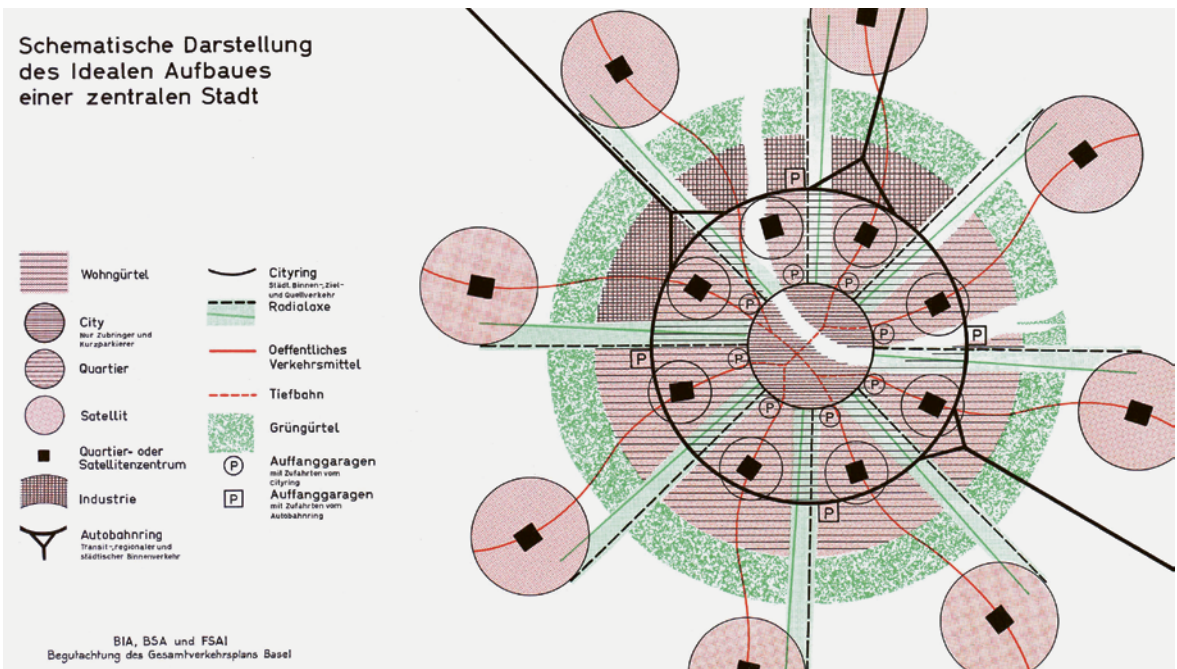
1958 legte Leibbrand seinen Gesamtverkehrsplan für die Stadt Basel vor. Stellenweise zeigte er darin ein feines Gespür für zukünftige Entwicklungen. Er prognostizierte, dass der weiter zunehmende Verkehr die funktionale Trennung von Arbeits- und Wohnraum vorantreiben würde. Damit nahm er vorweg, dass sich viele Wohnungen in die Aussenquartiere und Vororte mit tieferen Grundstückspreisen verlagerten – und damit das Verkehrsaufkommen durch den Pendlerfluss zunehmen würde.⁵

Adern des Verkehrs: City-Ring und Osttangente

Im Zentrum des ‹Leibbrand-Plans› stand der motorisierte Verkehr, er war ein Plädoyer für den Ausbau der Strasse. Der Verfasser sah grosszügige Fahrbahnen für Autos und Busse vor, Grossgaragen sowie in den Untergrund verlegte – weil auf den Strassen unliebsam gewordene – Tramlinien. Fahrradwege spielten eine geringe Rolle, der historische und ästhetische Wert der Altstadt ebenfalls. Hätte Basel Leibbrands Gesamtverkehrsplan realisiert, wäre die Innenstadt durch eine breite, ebenerdige Autobahnstrasse auseinandergeschnitten worden. Als Hauptstrasse hätte sie über die – erst noch zu bauende – ‹Totentanzbrücke› über den Rhein ins Kleinbasel geführt. Die Stadt Basel beschrieb Leibbrand als einen lebenden Körper. «Der Verkehr ist das Blut, das in seinen Adern fliesst», fügte er an. «Das ist kein Schlagwort. Auf Verkehr, dieses ‹notwendige Übel› kann nicht verzichtet werden.»⁶

Die Veröffentlichung des ‹Leibbrand-Plans› sorgte für Aufsehen und Kritik. Weder die Gesamtverkehrskommission noch die Regierung waren restlos überzeugt. Da die kritischen Stimmen überwogen, luden sie die Bevölkerung ein, alternative Pläne einzureichen. Den schlagkräftigsten Gegenentwurf lancierten die Fachverbände der Architekten und Ingenieure. Ganze vier Teilberichte umfasste ihr «Gemeinschaftswerk», das sie auf ehrenamtlicher Basis verfasst hatten. Die Fachverbände verstanden die Stadt als einen Raum mit verschiedenen Zonen, also Gebieten mit unterschiedlichen Funktionen. Dabei stellten sie den motorisierten Verkehr nicht grundsätzlich in Frage. Doch im Zentrum ihrer Überlegungen stand die Idee einer funktional gegliederten Stadt [3].⁷

Der Cityring war das Kernstück des Gegenentwurfs zum ‹Leibbrand-Plan›. Er markierte den Übergang von einer vom Auto dominierten zu einer autoarmen Innenstadt. Der Ring sollte den Verkehr nicht durch, sondern um den Stadtkern herumführen. Ihm entlang befanden sich sogenannte Auffanggaragen, unter anderem die Parkhäuser Elisabethen und Steinen als Teil des Heuwaage-Viadukts und das City-Parkhaus. Die Idee des ‹Cityrings› war: Die Menschen fahren mit



3 Gesamtplan der Stadt Basel aus dem Bericht der Fachverbände, 1962.

dem Auto auf dem «Ring», parkieren, und bewegen sich dann zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) in die Stadt, die «City».

Als die Fachverbände 1962 ihren Plan vorstellten, fielen die Reaktionen durchweg positiv aus. Selbst die Autolobby, die Verkehrsliga und der Schweizerische Automobilclub sprachen sich dafür aus. Auch der Kanton Basel-Stadt bevorzugte den Gegenentwurf der Fachverbände. Zwei Jahre später begann die Umsetzung.⁸ Die grosse Streitfrage der Basler Verkehrsplanung lautete in den folgenden Jahrzehnten: Wie kann die Autobahn durch die dichtbesiedelte Stadt geführt werden?

Klar war, dass die Autobahn den Osten der Stadt Basel tangieren würde, die Rede war daher von der Osttangente. Zur Debatte standen eine «äussere» Variante, wie sie Kurt Leibbrand vorgeschlagen hatte, und die «innere» Variante der Fachverbände. Während die eidgenössische Planungskommission eine weiträumige Umfahrung der Stadt über die Grundwassergebiete Lange Erlen und Hard bevorzugte, sprach sich die Basler Regierung für eine Routenführung durch die



4 Rudolf Maeglin, «Heuwaage Basel», 1969. — Das Heuwaage-Viadukt, zwischen 1966 und 1970 erbaut, gilt vielen als Beispiel einer missglückten Stadtplanung: Hier herrsche der Verkehr, die Menschen dagegen mieden die graue Betonwüste. Das Gemälde von Rudolf Maeglin, kurz vor der Fertigstellung des Viadukts vollendet,

offenbart eine ganz andere Wahrnehmung. Die Stahlträger leuchten rot, die Trams dunkelgrün, die Autos in allen Farben, in der Mitte steht die Verkehrskanzel, im Volksmund «Affenkäfig» genannt. Es ist das Zeugnis einer bewegten Zeit, in der das Auto für Fortschritt und ein urbanes Lebensgefühl stand.

Quartiere Breite und Gellert aus. Neben dem Schutz des Grundwasserreservoirs betonte sie, dass die Stadt durch die «äussere» Variante vom Nationalstrassennetz abgeschnitten worden wäre. Dadurch wären die Strassen in den Quartieren noch stärker vom Verkehr belastet worden.⁹

Doch der Ausbau der Nationalstrassen lag nicht in der Kompetenz der Kantone, sondern des Bundes.¹⁰ Um die Führung der Osttangente entbrannte ein Streit zwischen Basel und Bern. Unter dem Eindruck, ungerecht behandelt zu werden, reichte die Basler Regierung hinter dem Rücken der eidgenössischen Planungskommission ein Projekt mit der «inneren» Variante beim Bundesrat ein. In Bern wurde dieses Vorgehen als Affront empfunden. Hans-Peter Tschudi,

SP-Bundesrat aus Basel, kritisierte seine Kollegen in der Heimatstadt für ihren Versuch, einen *fait accompli* zu schaffen. Doch der Bundesrat strafte Basel-Stadt nicht ab: 1966 konnten die Bauarbeiten für die «innere» Variante der Osttangente beginnen.¹¹ In den Debatten rund um die Osttangente finden sich erste Anzeichen für eine lokale Umweltschutzbewegung. Eine oft geäusserte Befürchtung war die Abnahme der Lebensqualität in Quartieren wie Gellert oder Breite. Sie verhallte ungehört.¹²

Als die Bauarbeiten an der Osttangente begannen, war die Karriere des bekannten Stadtplaners Kurt Leibbrand bereits ruiniert. Dem Ingenieur waren Kriegsverbrechen nachgewiesen worden, die er während der Zeit des Nationalsozialismus begangen hatte. Der Entscheid gegen den «Leibbrand-Plan» stand nicht im Zusammenhang mit dem Prozess, zumindest nicht offiziell. Die Vorwürfe gegen den einst gefeierten Stadtplaner dürften den Entscheid für den Gegenentwurf der Fachverbände aber erleichtert haben.

Begleiterscheinungen des Konsums: Modeketten, Lädelisten, Schlachthof

Zeitgleich mit dem Verkehr wuchs auch der Verbrauch von Gütern unterschiedlicher Art stark an. Der Fleischkonsum beispielsweise nahm deutlich zu. Allein zwischen 1950 und 1963 stieg er von 56,5 auf 80,5 Kilogramm pro Kopf und Jahr, also um nahezu fünfzig Prozent. Die Zahl der jährlich in Basel geschlachteten Tiere nahm im selben Zeitraum um knapp 30 000 zu. 1963 starben im Basler Schlachthof fast 140 000 Tiere.¹³ Für die lokalen Metzgereien war das nicht genug. Sie forderten seit Jahrzehnten eine Vergrösserung und Modernisierung des Schlachthofs. Zudem galten die Schlachtgebühren in Basel als hoch. Bell, eine Tochter des Detailhändlers Coop und grösste Fleischproduzentin der Schweiz mit Hauptsitz in Basel, prüfte daher eine Verlegung des Schlachthofs von der Stadt aufs Land.¹⁴ Mitte der 1960er-Jahre genehmigte der Grosse Rat einen Neubau für 32 Millionen Franken, 1970 nahm die Stadt ihren neuen Schlachthof an der Grenze zu Frankreich in Betrieb. Mit dem Bau der grössten Schlachthalle der Schweiz sicherte sich Basel nicht nur den Verbleib von Bell, sondern auch die Möglichkeit, Tiere in grossem Massstab zu Fleisch zu verarbeiten.

Im Zeitalter des Massenkonsums gewannen Grossverteiler an Einfluss. Wie in anderen Städten auch verschwanden in Basel viele kleinere Geschäfte. Zwischen 1965 und 1985 sank die Zahl der Läden in der Stadt von 2450 auf 1968. Von den Schliessungen waren insbesondere Quartierläden, sogenannte Tante-Emma-Läden



5 Der neue Schlachthof in Basel, 1971. — Der 1970 eröffnete neue Basler Schlachthof, der grösste Schlachtbetrieb in der Schweiz, war ganz auf die rationalisierte Fleischverarbeitung ausgerichtet.

betroffen. Auch zahlreiche Bäckereien mussten schliessen oder gaben ihre Räume an grössere Wettbewerber wie «Sutter Begg» ab.¹⁵ Im Detailhandel verdrängte das Prinzip der Selbstbedienung zunehmend den Verkauf über die Theke. In weitläufigen Einkaufszentren fand die Kundschaft alles von Brot bis Käse, Mercerie bis Putzmittel. Hier konnte man frei auswählen, ohne den Laden zu wechseln. Damit fiel die berüchtigte «Schwellenangst» weg, frohlockten Detailhändlerinnen und -händler.

An der Freien Strasse, Basels präferierter Einkaufsmeile, dominierten zunehmend internationale Ketten das Erscheinungsbild. Die steigenden Mieten konnten sich in erster Linie Modeläden leisten. 1975 war erst etwa ein Drittel aller Läden an dieser Lage Kleidergeschäfte, 2001 die Hälfte. Im Zentrum der Stadt herrschte immer weniger Vielfalt, insbesondere das Angebot für Produkte des täglichen Gebrauchs verschwand fast vollständig. Bis Mitte der 1970er-Jahre jedes zehnte Geschäft an der Freien Strasse Lebensmittel an, war es ein Vierteljahrhundert später nicht einmal mehr jedes zwanzigste. Diese Entwicklung provozierte kontroverse Debatten, die Rede war von «Banalisierung», «Filialisierung» oder

6 Ausverkauf im «Magazin zur Rheinbrücke» in Basel, 1972. — Das grösste Warenhaus der Stadt stand in Kleinbasel, unweit der Mittleren Brücke. Bis 1994 trug es den Namen «Rheinbrücke», ehe es im Zuge eines nationalen Rebrandings in «Manor» umbenannt wurde. Die Warenhauskette, Teil eines Genfer Konglomerats, hatte zu Beginn des 21. Jahrhunderts mit neuen Herausforderungen zu kämpfen, beispielsweise den Shopping-Malls in der Agglomeration und dem Internethandel.



auch: «Lädelisterben». Das Spezifische der Stadt schien bedroht, wenn in Basel die gleichen Waren wie in anderen Städten auch angeboten wurden.¹⁶

Basel wird zur Baustelle

Bis in die 1970er-Jahre dominierte in Basel eine Machbarkeitsmentalität, die von der stabilen politischen und wirtschaftlichen Lage getragen wurde. Die Stadt glich phasenweise einem grossen Bauplatz. Der Kanton Basel-Stadt investierte 1970 etwa dreimal so viel in den Hoch- und Tiefbau wie noch 1960. Die Stadt baute diverse Freizeitanlagen, unter anderem Gartenbäder (St. Jakob 1955, Bachgraben 1962). Besonders viele Neubauten entstanden zu Bildungszwecken. Zwischen 1945 und 1970 verdoppelte sich die Anzahl Klassen an den öffentlichen Schulen, im selben Zeitraum entstanden in Basel-Stadt über zehn neue Schulgebäude – man spricht in diesem Zusammenhang von der «Bildungsexpansion».¹⁷ Auch die Universität erhielt neue Gebäude: das Institut für Organische Chemie (1952), eine neue Universitätsbibliothek (1968) und das Biozentrum (1971).¹⁸ Und auch im

Gesundheitswesen standen grosse Neubauten an, unter anderem das neue Felix Platter Spital (1967).

Mit dem Wohlstand wuchsen die Ansprüche und die Standards. Bis 1960 rund die Hälfte der Basler Haushalte eine Etagen-, Zentral- oder Fernheizung, waren es 1980 bereits 85 Prozent. Inzwischen konnten sich fast alle Bewohnerinnen und Bewohner Basels eine warme Dusche im eigenen Badezimmer gönnen. Noch 1960 hatten sechzehn Prozent der Haushalte keinen Warmwasseranschluss und 22 Prozent keine eigene Dusche oder Bad. Infolge der regen Bautätigkeit entstanden viele Neubauten, die einen Ausbaustandard mit Einbauküche und Kühlschrank, Heizung und Bad zur Norm erhoben.¹⁹

Als Folge des neuen Lebensstandards explodierte der Verbrauch an Energie. Zwischen 1960 und 1970 konsumierte die Kantonsbevölkerung siebzehn Prozent mehr Wasser, 57 Prozent mehr Elektrizität und gar 138 Prozent mehr Gas.²⁰ Für die Regierung stellte der steigende Konsum eine Herausforderung dar, auf den sie mit dem Bau öffentlicher Versorgungswerke reagierte. Angesichts der kleinen und dicht besiedelten Stadtfläche von 37 km² war sie dabei auf Kooperationen mit anderen Kantonen angewiesen. Das Wasserkraftwerk Birsfelden (BL) aus den 1950er-Jahren gehörte zu solchen gemeinschaftlichen Projekten auf ausserkantonalem Boden. Später bezog Basel-Stadt verstärkt Strom aus Partnerwerken in Bern, im Wallis und Tessin. Basel bemühte sich in den 1960er-Jahren auch um Energie aus dem umliegenden Ausland, zum Beispiel in Form von Ferngasverträgen mit Deutschland, eine wichtige Basis für die starke Entwicklung der Gasindustrie. Doch nicht alle grenzüberschreitenden Projekte hatten Erfolg. 1968 gelang es, einen Vertrag mit Frankreich für eine gemeinsame Abwasseranlage im Elsass abzuschliessen. Da aber die betroffenen elsässischen Gemeinden Widerstand leisteten, wurde das Vorhaben nach einigen Jahren wieder aufgegeben.²¹

1960 hatten 22 Prozent der Haushalte keine eigene Dusche oder Bad

Eine eigene Lösung musste die Regierung auch bei der Abfallentsorgung finden. Die Gleichung war in diesem Fall einfach: Die Menschen konsumierten mehr – und produzierten dadurch mehr Hauskehricht. Zwischen 1945 und 1965 verzeichnete die Kehrichtverbrennungsanlage in Basel eine Zunahme der Abfallmenge von sechs Prozent pro Jahr. Die Kehrichtverbrennungsanlage (KVA I), erst 1943 am nördlichen Rand der Stadt gebaut, stiess an ihre Grenzen, 1969 ging die neue KVA II direkt nebenan in Betrieb. Die neuen Öfen kosteten den Kanton noch mehr als der fast zeitgleich in unmittelbarer Nachbarschaft eröffnete neue Schlachthof: knapp 50 Millionen Franken. Sie konnten statt 100 000 jährlich rund 230 000 Tonnen Abfall bewältigen.²²



7 Asphaltarbeiten und Strassenbau in Basel, zwischen 1960 und 1970. — Basel erlebte in den 1960er-Jahren einen Bauboom. Die daran beteiligten Arbeiter waren oftmals Saisoniers oder Grenzgänger, viele stammten aus Italien oder dem Elsass.

Bis zum Ausbruch der Ölpreiskrise 1973 wurden jedes Jahr etwa 2000 neue Wohnungen gebaut, vorwiegend mit ein, zwei oder drei Zimmern. Parallel dazu stieg der Wohnflächenbedarf kontinuierlich an.²³ Wie grosszügig oder beengt man lebte, hing massgeblich vom Quartier ab. Arme Quartiere wie die Kleinbasler Wohnviertel Kleinhüningen, Klybeck oder Matthäus waren dicht, reiche Quartiere wie St. Alban, Bruderholz oder die Landgemeinden Riehen und Bettingen dünn be-

siedelt. Die Einkommensunterschiede zwischen den Quartieren blieben zwischen den 1960er- und den 2010er-Jahren relativ stabil. Ein Quartier, in dem sich die Einkommenslage veränderte, war die Breite: 1970 lag der Steuerertrag der Einwohnerinnen und Einwohner – hauptsächlich Arbeiterinnen und Arbeiter – deutlich unter dem Basler Durchschnitt, 2007 hingegen leicht darüber.²⁴

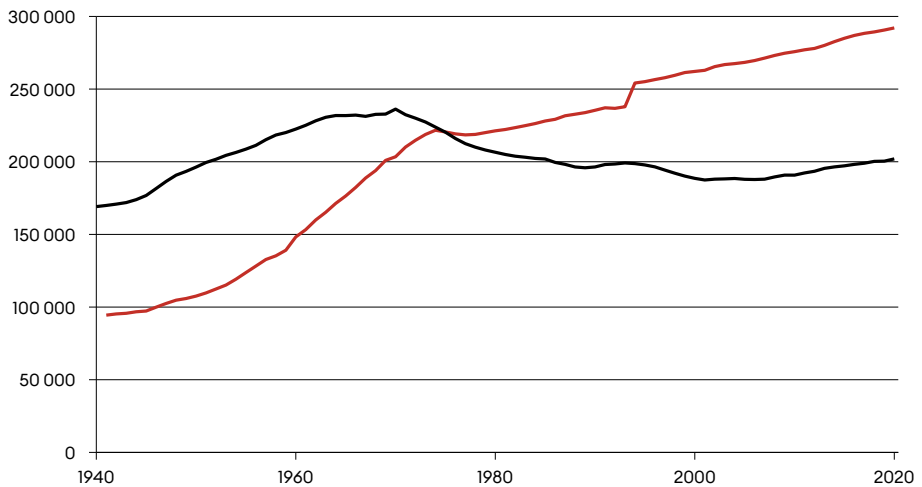
Mit dem Bauboom waren die Landreserven in der Mitte des 20. Jahrhunderts knapp geworden. In der dicht besiedelten Stadt mit ihrer geringen Fläche war der Traum von einem geräumigen Eigenheim kaum mehr zu realisieren. Die nun einsetzende Stadtflucht war ein schweizweites Phänomen, von dem Basel-Stadt besonders stark betroffen war.²⁵

Umweltsorgen und Krisengefühle – Die 1970er-Jahre

Die neue Mobilität machte es möglich, finanzielle Überlegungen legten es nahe – den Umzug von der Stadt auf das Land. Was für viele junge Familien verlockend klang, löste bei der Basler Regierung Panik aus. In der Nachkriegszeit musste sie beobachten, wie vor allem die wohlhabende – und damit die steuerpolitisch wichtige – Bevölkerung in die Agglomeration abwanderte. Viele Kader der öffentlichen Dienste und der Wirtschaft zog es in stadtnahe Gemeinden, insbesondere in den Kanton Basel-Landschaft, mit dem eine Mehrheit der Baslerinnen und Basler gerne fusioniert hätte. Doch der Nachbarkanton lehnte einen Zusammenschluss 1969 überraschend deutlich ab.²⁶

Das Nein von Basel-Landschaft war nur ein Zeichen in diesem Jahr, das im Nachhinein als Krisensymptom gelesen werden kann. 1969 markiert den Zenit der Hochkonjunktur und den Anfang einer Krise, die sich in der Bevölkerungsentwicklung eindrücklich niederschlagen sollte. Jetzt erreichte der Kanton den Höchststand von 236 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, dreissig Jahre später waren es nur noch etwa 190 000 [8]. In der Zwischenzeit schrumpfte die Wohnbevölkerung nicht nur, sie wurde auch älter und kinderärmer. Medizinischer Fortschritt, die steigende Lebenserwartung und die Einführung der Antibabypille beschleunigten diesen demografischen Trend. Dies hatte Konsequenzen für den Staatshaushalt: Die Einnahmen aus der Einkommenssteuer gingen zurück, die Sozialversicherungsbeiträge stiegen an und der Bedarf an Alters- und Pflegeheimen nahm zu.²⁷

Bevölkerungsentwicklung in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, 1940–2020



8 Während der Kanton Basel-Stadt nach 1970 einen markanten Rückgang verzeichnete, nahm die Bevölkerung in Basel-Landschaft kontinuierlich zu. Viele junge Familien zogen es in die Agglomeration, wo der Traum vom Eigenheim noch finanzierbar war. Die Entwicklung der Wohnbevölkerung veranschaulicht den Trend der Stadtfucht, der im 21. Jahrhundert abflaute.

— Wohnbevölkerung Kanton Basel-Stadt
 — Wohnbevölkerung Kanton Basel-Landschaft (ab 1994 mit Laufental)

Basel schreibt rote Zahlen

Nach 1970 rutschte der Staatshaushalt von Basel-Stadt ins Minus. 1971 resultierte erstmals seit 1947 ein Netto-Verlust, im folgenden Jahr verdoppelte sich der Verlust auf 70 Millionen Franken.²⁸ Kurz darauf befeuerten globale Entwicklungen die Misere des Stadtkantons. 1973 führten erhöhte Ölpreise in den westlichen Industrieländern zu einem wirtschaftlichen Einbruch. Die Ölpreiskrise markierte das Ende der Vollbeschäftigung in Basel, wo man die Probleme der Weltwirtschaft unmittelbar spürte. Auf dem Rhein fuhren kurzzeitig weniger Frachtschiffe als gewohnt, die steigenden Treibstoffpreise hatten den internationalen Handel gelähmt. Ende 1973 rief der Bundesrat aus Sorge um fehlende Öllieferungen drei autofreie Sonntage aus.²⁹ Einzelne nahmen die Situation mit Humor – Jugendliche

eroberten mit ihren Fahrrädern und Rollschuhen den neuen Cityring. Auf viele wirkte das Bild verwaister Autobahnen bedrohlich. «Jedes Blatt hat man auf der Strasse rascheln gehört», erinnert sich der Basler Journalist Felix Erbacher. «Die Menschen hatten das Gefühl, die Wirtschaft würde bald zusammenbrechen».³⁰

Die Fortschrittsgläubigkeit der Hochkonjunktur verpuffte, die Sorgen um die Zukunft Basels nahmen zu. Die zuweilen euphorischen Prognosen über die demografische und wirtschaftliche Entwicklung erwiesen sich häufig als falsch, auch die Basler Behörden mussten zahlreiche Planungsfehler eingestehen.³¹ Die fehlende Kompetenz der Behörden, finanziell vorausschauend zu planen, offenbarte sich etwa im sogenannten Bürgerspitalskandal.

Mit einer kommunikativen Grossoffensive warb die Regierung im Vorfeld der Abstimmung 1964 erfolgreich für ein neues Spitalgebäude. Es sollte 132 Millionen Franken kosten, dreizehn Geschosse hoch sein und mitten in der Stadt stehen. Doch das Projekt litt unter massiven Verzögerungen und einer Kostenexplosion. Nach drei Jahren Bauzeit zog das Parlament die Bremse, verordnete einen Baustopp und beauftragte das Basler Architekturbüro Suter + Suter mit einer Überarbeitung. In Basel sprach man zu diesem Zeitpunkt bereits von der «Fehlplanung des Jahrhunderts». Der Neubau kostete am Ende doppelt so viel wie geplant und wurde mit sechs Jahren Verspätung realisiert.³²

«Basel 75»: Gegen die Stadtflucht und für die Aufwertung der Altstadt

1975, mitten im Finanzloch, veröffentlichte die Regierung das Programm «Basel 75: Hauptziele eines Stadtkantons». Um Basel als «selbständig lebens- und handlungsfähigen Kanton» zu erhalten, müsse die städtische Lebensqualität verbessert, Basel zu einem attraktiven Wohnort umgebaut und der Finanzhaushalt saniert werden. Binnen fünf Jahren, so das Ziel, sollte der Kanton in die schwarzen Zahlen zurückkehren und die Wohnbevölkerung bei 225 000 Menschen stabilisiert werden. Beide Ziele verfehlte Basel-Stadt deutlich, 1980 resultierte ein Minus von fast 100 Millionen Franken und im Kanton lebten nur noch knapp 204 000 Menschen.³³

Obwohl die Zahlen enttäuschten, bedeutete «Basel 75» eine wichtige Weichenstellung der kantonalen Politik. Die «National-Zeitung» erkannte den längst fälligen Kurswechsel «vom Verwalten zum Regieren».³⁴ Bemerkenswert am Regierungsprogramm war unter anderem die Würdigung der Altstadt. Die Erhaltung des historischen Stadtbildes – beziehungsweise dessen, was noch von ihm übrig war – wurde zu einem integralen Bestandteil der Stadtplanung erklärt.³⁵



9 Fackelumzug gegen den Abriss des Rosshofes, 1961. —

1961 sollte der barocke Rosshof abgebrochen und durch einen Neubau mit Grossgarage für 1800 Autos ersetzt werden. Gegen diese Pläne ging das Komitee «Aktion Nadelberg» am 11. März 1961 auf die Strasse, rund 5000 Menschen nahmen am Fackelumzug teil. Es war einer der ersten Proteste gegen den Abbruch der Altstadt. Den Widerstand organisierte Lucius Burckhardt mit einer kleinen Gruppe von Studierenden. Der Stadtsoziologe kritisierte zeitlebens die Basler Stadtplanung, insbesondere den autokonformen Umbau der Stadt.

Im Falle des Rosshofes waren diese Bemühungen nur teilweise erfolgreich, bis auf das Haupthaus wurde das Gebäude abgerissen. Zu strukturellen Veränderungen im Umgang mit dem historischen Stadtbild kam es erst Mitte der 1970er-Jahre, als die Stimmbevölkerung gegen den Abriss mehrerer Häuser am Marktplatz stimmte. Ausgangspunkt war der Kampf gegen den «Markthof», ein grosser Warenhausblock, für den diverse Häuser am Marktplatz hätten abgerissen werden sollen. An der Volksabstimmung 1976 stimmten zwei Drittel gegen den Neubau.

An die Stelle der Erneuerungsmentalität der Hochkonjunktur trat die Philosophie, den historischen Stadtkern zu schützen, zu sanieren und zu präsentieren. Das Papier liest sich wie eine Rückbesinnung auf die eigene Geschichte, die in Form historischer Bausubstanzen erhalten bleiben müsse. Denn die Attraktivität Basels als Wohnort, so erklärte die Regierung, beruhe stark auf diesem baulichen Erbe.

Diesem neuen Selbstverständnis waren Impulse aus der Bevölkerung vorausgegangen, vor allem von den zwei privaten Vereinen Basler Heimatschutz und Freiwillige Denkmalpflege, die bis in die frühen 1970er-Jahre verschiedene Volksabstimmungen über den Erhalt von alten Gebäuden verloren hatten. Der Umgang mit der historischen Bausubstanz war lange kaum reguliert. Das Baudepartement definierte zwar im revidierten Zonenplan von 1939 eine kleine «Altstadtzone». Darin durften Gebäude aber beliebig ersetzt werden, solange im Umfang des vorherigen Volumens neu gebaut wurde. Im Kern mussten sich die Neubauten also nur dem bestehenden historischen Umfeld anpassen. Auch die im Denkmalverzeichnis eingetragenen Gebäude waren nicht unbefristet geschützt.³⁶

In den 1970er-Jahren fand der Denkmalschutz erhöhte Beachtung. Über den Erhalt von Altbauten wurde nicht nur in Basel lebhaft debattiert. Ein Anlass dafür war die Erkenntnis, dass in Europa nach 1945 mehr historische Bausubstanz zerstört worden war als durch den Krieg selbst.³⁷ Nach der Veröffentlichung von «Basel 75» zeigte sich die neue Haltung zunehmend auch im Stadtbild.

Um die Altstadt zu bewahren, führte Basel 1977 die Kategorien «Schutzzone und Schonzone» ein. Innerhalb der «Schutzzone» galt ein vollständiger Substanzschutz, in der weder Fassaden noch Dächer und Brandmauern abgebrochen werden durften. Die gesamte bisherige Altstadtzone erhielt damit faktisch einen Abbruch-Schutz. Die «Schonzone» war weniger streng reglementiert. In ihr durfte neu gebaut werden, allerdings nur, wenn Volumen und Charakter der bisherigen Bebauung gewahrt wurden. Die Schonzone ging flächenmässig weit über die bisherige Altstadt hinaus. Sie umfasste diverse Ensembles des 19. und 20. Jahrhunderts in den Aussenquartieren. Mit der Erhaltung solcher «künstlerisch wertvoller Quartiere», so die Grossratskommission, würde «echte Wohnlichkeit mit notwendiger volkswirtschaftlicher Attraktivität» verbunden.³⁸ Der vorläufige Höhepunkt dieser Entwicklungen war das Denkmalschutzgesetz von 1980. Damit wurde die Denkmalpflege zur Staatsaufgabe.³⁹

1971 hat das Baudepartement bei 192 Wohnhäusern den Abbruch bewilligt, 1984 nur noch bei 58.⁴⁰ An die Stelle der Abbrüche trat ein neuer Trend, die Restaurierung. So ist die heutige Altstadt bei näherer Betrachtung zu grossen Teilen eine Rekonstruktion. Bei der Restaurierung des St. Albantors zeigte sich der Rück-



10 Das St. Albantor als Zeugnis moderner Altstadtfantasien. — Das Beispiel St. Albantor zeigt, wie wandelbar das ist, was als «typische» Altstadt gilt. Ganz links ist der Turm auf einer frühen Fotografie zu sehen. Mit der Renovierung 1871–1873 erhielt er eine pseudohistorische Fassade, die an eine mittelalterliche Trutzburg

gemahnt (mittleres Bild). Die Rückführung auf das einstige Erscheinungsbild ist typisch für die Sanierungen der 1970er- und 1980er-Jahre (rechtes Bild). Das Tor war Zeuge einer Geschichte der Rekonstruktion und der Traditionspflege, es wurde nach dem Rückbau unter Denkmalschutz gestellt.

griff in die Vergangenheit exemplarisch. Die Stadt riss 1976 den Dachaufbau aus der Gründerzeit ab und stellte den nüchternen Zustand ohne Zinnen aus dem Mittelalter wieder her [10]. Diese und viele weitere Restaurationen der 1970er- und 1980er-Jahre zeugen vom Bedürfnis nach Identitätsstiftung und Selbstvergewisserung in einer Zeit der Krisen und Umbrüche.⁴¹

Noch weit grösser als die Angst vor der Zerstörung der Altstadt war in den 1970er-Jahren allerdings die Sorge um die Umwelt. In Basel wurde der Umweltschutz zu dem bestimmenden Thema des Jahrzehnts.

Der Basler Umweltschutz wird sichtbar

Am 6. April 1973 sassen junge Menschen in den Baumkronen entlang des Cityrings. Sie gehörten der Progressiven Organisationen Basel (POB) an, einer aus der 68er-Bewegung hervorgegangenen Partei. Auf Transparenten standen ihre Parolen, etwa: «Auch diese Bäume sind Opfer des Cityrings» [11]. Die Kritik galt der Basler

Regierung, die sich zu sehr um Wachstum und Strassenbau kümmere. Die Aktivistinnen und Aktivisten setzten sich derweil für die Umwelt ein. Es mehrten sich die kritischen Stimmen gegenüber dem hohen Ressourcenverbrauch und dem Primat des Autos.

Der Cityring, kurz zuvor noch als verkehrsplanerischer Meilenstein gelobt, geriet zunehmend in die Kritik. Ende 1969 ergriff das «Aktionskomitee gegen den Cityring und für ein wohnliches Basel» das Referendum gegen die zweite Bauetappe. Das Komitee war breit aufgestellt, neben jungen linken Kräften verfügte es auch über erfahrene Politikerinnen und Politiker wie den freisinnigen Grossrat Adolf Gasser oder Mary Paravicini vom sozialliberalen Landesring der Unabhängigen (LdU). Die Gruppe war politisch heterogen, der Einsatz für den Umweltschutz ihr verbindendes Element. Sie wollte nicht tatenlos zusehen, wie eine grössere Zahl von Bäumen gerodet würde für den Cityring und das Heuwaage-Viadukt, das sie als «scheussliches Stahlmonument» bezeichneten.⁴²

Bei der Abstimmung 1970 blieb das Komitee jedoch chancenlos. Die zweite Bauetappe wurde realisiert, daran änderten auch die spektakulären Baumbesetzungen nichts. Doch der Widerstand war Ausdruck eines Mentalitätswandels. Das Bewusstsein für die Bedrohung der Umwelt nahm zu. Der Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen rückte immer stärker in den Blickpunkt, die Kritik am Wachstumsmantra der Nachkriegszeit wurde salonfähig.⁴³ Damit griff man in Basel Diskussionen auf, die global geführt wurden.

Am 4. September 1970 war der «Basler Tag des Naturschutzjahres», die Universität beging ihn mit einer «Stunde der Besinnung».⁴⁴ Adolf Portmann, emeritierter Professor für Zoologie, stimmte dabei pessimistische Töne an: «Man redet gerne vom finsternen Mittelalter – wir haben viele triftige Gründe, von einer sehr finsternen Gegenwart zu sprechen.»⁴⁵ Portmann spielte damit auf

Erkenntnisse an, die seine Kolleginnen und Kollegen in den vorhergehenden Jahren gewonnen hatten. Vor allem der Bestseller «Der stumme Frühling» (1962) der Biologin Rachel Carson hatte beim Ornithologen Portmann nachhaltigen Eindruck hinterlassen.

Sprachgewaltig prangerte Carson den Einsatz von Pestiziden an, ihr Buch gilt als Auftakt der globalen Umweltbewegung.⁴⁶ Und es hatte auch Konsequenzen für Basel: Carsons Werk hatte massgeblichen Anteil daran, dass die Schweiz 1972 den Einsatz von Dichlordiphenyltrichlorethan (DDT) verbot. Die insektentötende Wirkung von DDT hatte der Chemiker Paul Müller 1939 in den Laboren der Firma Geigy entdeckt. Geigy brachte das Pflanzenschutzmittel drei Jahre später auf den Markt, Müller erhielt 1948 für seine Entdeckung den Nobelpreis für Medizin.

**Wir haben Gründe,
von einer sehr finsternen
Gegenwart zu sprechen**



11 Baumbesetzung entlang des geplanten Cityrings, 1973. — Aktivisten besetzen einen Baum und demonstrieren für ein wohnliches und umweltfreundliches Basel.

Am Basler Tag des Naturschutzjahres nannte Portmann das neue Paradigma der Bewegung: «Naturschutz wird Menschenschutz». Man müsse die Menschheit vor sich selbst retten. Zwei Jahre nach dem Europäischen Naturschutzjahr veröffentlichte der «Club of Rome» seinen epochalen Bericht «Die Grenzen des Wachstums». Das Zukunftsbild, das die Modellrechnungen des Massachusetts Institute of Technology zeichneten, war apokalyptisch: Wenn immer mehr Menschen immer mehr Ressourcen verbrauchten, drohe der Kollaps. Gewässer-, Lärm- und Luftverschmutzungen waren Konsequenzen des vielgelobten Wirtschaftswunders.⁴⁷

Das ökologische Denken im Sinne von Portmann, Carson oder dem «Club of Rome» unterschied sich grundlegend vom alten konservatorischen Umwelt-



12 Industrieabfälle im Rhein, 1965. — Die Verschmutzung des Rheins durch Industrie und Schifffahrt war ein langanhaltendes Phänomen in Basel-Stadt. National galt der Kanton als Schandfleck des Gewässerschutzes und zuweilen auch als eine Peinlichkeit gegenüber den stromabwärts gelegenen Nachbarländern. Während Jahrzehnten versäumte

die städtische Politik den Bau von Kläranlagen, sichtbar machten die Missstände insbesondere Abfallstoffe der Basler Chemie, die direkt in den Fluss gelangten und diesen verfärbten. Erst 1982, dem gesetzlich letztmöglichen Zeitpunkt, verfügte Basel über Anlagen zur Reinigung der industriellen und städtischen Abwässer.

schutz. Nicht mehr nur Schönes und Edles aus Natur- und Tierwelt, sondern alles Lebendige, auch Mensch, Umwelt und alle natürlichen Lebensgrundlagen galten neu als schützenswert. Von den traditionellen Naturschutzverbänden erforderte das ein Umdenken. Der Schweizerische Bund für Naturschutz (später Pro Natura) beispielsweise, der seine Wurzeln in Basel hat, verschrieb sich mit seiner Statutenrevision 1965 neu dem Umweltschutz als Ganzem.

Keiner der neuen Vereine, die in den 1970er-Jahren zahlreich entstanden, verkörperte den Umweltschutz so deutlich wie die Basler Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Natur und Umwelt (BASNU). Als Dachorganisation vereinte,

koordinierte und artikulierte sie ab 1970 die verschiedenen Aktivitäten und Initiativen der Natur- und Umweltorganisationen im Kanton. Sie ermöglichte Allianzen und bündelte diese, um gemeinsame Interessen lautstark gegenüber den Behörden und der Wirtschaft vertreten zu können. Nach nur einem Jahr hatte die BASNU bereits 25 000 Mitglieder.⁴⁸

Ein Feindbild der Umweltschutzbewegung war die chemisch-pharmazeutische Industrie, die wirtschaftlich mit Abstand wichtigste Branche in Basel. Als Exempel für ihre potenziell verheerenden Auswirkungen galt das italienische Städtchen Seveso, wo im Sommer 1976 hochgiftiges Dioxin aus dem Werk eines Tochterunternehmens von Roche ausgetreten war. Ob eine derartige Katastrophe hier passieren könnte, beschäftigte auch in Basel die Menschen. Hatte die Basler Chemie bis anhin als Zukunftsindustrie und als Garant des regionalen Wohlstandes gegolten, wurde sie in den 1970er-Jahren zunehmend kritisch betrachtet. Die mit ihr verbundenen Risiken waren in der Region Basel hinlänglich bekannt. In Fabriken war es wiederholt zu Explosionen gekommen, Abfälle verschmutzten den Rhein und oft stank es fürchterlich in den Arbeiterquartieren [12 | 14].⁴⁹

Von «Basel blyb sauber» zur Umweltpolitik

Der neue Umweltdiskurs prägte den Basler Politikbetrieb nachhaltig. Noch in den Parolen für die Gross- und Regierungsratswahlen 1968 spielten Umweltschutzthemen höchstens eine untergeordnete Rolle. Auch die Bemühungen der Regierung hielten sich in Grenzen und beschränkten sich darauf, die Gewässer-, Luft- und Lärmverschmutzung im urbanen Raum zu messen. Konkrete Massnahmen zu deren Eindämmung resultierten daraus nicht.⁵⁰

Im Bereich des Umweltschutzes betrieb die Regierung vorerst Symbolpolitik. Um auf den zunehmenden Abfall aufmerksam zu machen, veranstaltete sie beispielsweise im Mai 1967 den Umzug «Basel blyb sauber», der das sogenannte Sauberkeitsjahr lancierte. Eine Grundsatzdebatte über die zunehmende Abfallproduktion in der Stadt löste die Aktion nicht aus [13].⁵¹

Ernsthaft auf die politische Agenda nahmen die Parteien den Umweltschutz erst anlässlich der Wahlen 1972. Die Radikaldemokraten forderten, dass ein Amt für Umweltschutz geschaffen und ein Lufthygienegesetz erlassen werde. Zudem plädierte die Partei, wie auch die Christlichdemokratische Volkspartei (CVP) und die Sozialdemokratische Partei (SP), für eine Regulierung der Gewässerverschmutzung. Für den Umweltschutz interessierte sich das gesamte Parteienspektrum: Von links bis rechts versprachen sie, den Privatverkehr eindämmen, den öffentli-



13 Aktion zur Stadtreinigung «Basel blyb sauber», 1967. — Tausende beobachteten, wie SP-Regierungsrat Max Wullschleger am 20. Mai 1967 symbolträchtig den letzten «Dreckspatz» in einen Käfig steckte und hochhielt. Daraufhin montierte der Magistrat eigenhändig den 350. Papierkorb. Eine Sauberkeitsparade umrundete derweil den Marktplatz und präsentierte alle Elemente

der Stadtreinigung, vom Strassenwischer über historische Eimer bis hin zum modernen Reinigungsfahrzeug. Ein Umdenken im Umgang mit Ressourcen löste die Aktion nicht aus. Die Abfallproduktion nahm in den Folgejahren weiter zu. Obwohl in der Stadt Ende der 2010er-Jahre über 1500 öffentliche Abfalleimer standen, landete immer noch ein Drittel der Abfälle auf dem Boden.

chen Verkehr ausbauen und damit den Weg für eine verkehrsfreie Innenstadt bereiten zu wollen. In Basel-Stadt entzog sich das Thema vorerst dem klassischen Links-Rechts-Schema.⁵²

Umweltschutz war in dieser Zeit *en vogue*. Die Stimmbevölkerung des Kantons nahm 1971 den eidgenössischen Umweltschutzartikel mit einem überwältigenden Mehr von 97,5 Prozent an. Obwohl es noch bis in die 1980er-Jahre dauerte, bis der auch national deutlich angenommene Umweltschutzartikel in ein Gesetz mündete, schien in Basel die Zeit nun reif für konkrete Massnahmen. Die Stadt beschloss, den öffentlichen Verkehr zu fördern und baute Lärmschutzwände in den Klostermatten, neben der Osttangente. 1975 erliess die Regierung eine



14 «Stinksack», von Ciba-Geigy 1988 in der Nachbarschaft verteilt. — Der Gestank war ein altbekanntes Problem in Basel. Ein Zeugnis dafür war die 1965 einberufene Lufthygiene-Kommission mit Vertretern aus Verwaltung und Industrie, der «Stinksack» ein anderes. Den transparenten, hier abgebildeten Umschlag verteilte die Chemiefirma Ciba-Geigy 1988 in der Nachbarschaft, nachdem Aktivistinnen und Aktivisten einmal mehr die Geruchsemissionen angeprangert hatten. «Sobald der Sack gefüllt und geschlossen ist, bitte

dieses Meldeprotokoll ausfüllen», hiess es im Begleitschreiben. Auf dem Formular waren folgende Gerüche vorgeschlagen: «faule Eier, bittere Mandeln, WC, Pissoir, Fisch, Benzin, Nagellack, Kohl, Apotheke, Kaffee, Essig, Kanalisation, süsslich, Brandgeruch». Die Aktion erlangte mediale Aufmerksamkeit, brachte aber keine nennenswerten Erkenntnisse. Immerhin liefert sie Hinweise auf Gerüche, die in Basel während Jahrzehnten immer wieder in der Luft lagen, ehe sie mit dem weitgehenden Abzug der industriellen Produktion verschwanden.

Verordnung über die Reinhaltung der Luft und schuf eine entsprechende Amtsorganisation. Fünf Jahre später führte Basel, nach langjährigen Bemühungen der BASNU, das Baumschutzgesetz ein. Weniger als zehn Jahre nachdem Aktivistinnen und Aktivisten entlang des geplanten Cityrings Bäume besetzt hatten, verfügte Basel-Stadt, dass für jeden gefälltten Baum ein neuer gepflanzt werden muss.⁵³

Zunehmend setzte der Kanton auch konkrete Anreize für einen bewussten Umgang mit Ressourcen. Diese setzten beim individuellen Verbrauch der Menschen an. Dazu gehörte etwa die 1986 eingeführte verbrauchsabhängige Heiz- und Warmwasserkostenabrechnung. Bis dahin erhielten Mieterinnen und Mieter eine pauschale Rechnung, nun wurde ihr Verbrauch gemessen und individuell abgerechnet. Möglich machten dies die Zähler der Basler Firma Rapp, die in

diesem Bereich Vorreiterin war. Ein Ingenieur erklärte den deutlich verringerten Energieverbrauch ganz pragmatisch: «Keiner spart für alle Nachbarn, für sich selber aber schon.»⁵⁴ Später weitete Basel das Verursacherprinzip auf den Kehricht aus. 1993 führte die Stadt gebührenpflichtige Abfallsäcke ein. Der Erfolg war aber bescheiden – trotz *Bebbi-Sagg* verdoppelte sich die Abfallproduktion zwischen 1980 und 2010.⁵⁵

Zwischen Utopie und Schrecken – Die 1980er-Jahre

Nur wenigen Baslerinnen und Baslern gelang es, umweltbewusstes Denken in umweltverträgliches Handeln zu überführen. Die Menschen sorgten sich zwar vermehrt um die Umwelt, belasteten sie aber gleichzeitig in steigendem Masse. Die Stadt versuchte verschiedentlich für dieses Problem zu sensibilisieren. Das herausragende Beispiel dafür war die «Grün 80».

Im Gegensatz zur ersten Ausgabe der «Schweizerischen Ausstellung für Garten- und Landschaftsbau», die 1959 in Zürich stattgefunden hatte, stand 1980 nicht mehr der Mensch als Schöpfer von Gartenkunst im Mittelpunkt. Der Grossanlass stellte die Natur ins Zentrum und propagierte den Umweltschutz. Es war die «erste international beachtete Gartenschau, die sich kritisch mit dem Verhältnis Mensch-Natur auseinandersetzt», schrieb die Thurgauer Zeitung.⁵⁶

Vom 12. April bis zum 12. Oktober thematisierte die «Grün 80», wie der Mensch schädlichen Einfluss auf die Umwelt nahm und wo welche Veränderungen notwendig wären. Die Ausstellung fand über die Landesgrenzen hinaus grosse Beachtung. Über dreieinhalb Millionen Menschen besuchten sie, selbst Queen Elizabeth II. war im Rahmen eines offiziellen Staatsbesuchs mit Entourage vor Ort. Einen faden Beigeschmack hinterliess die Tatsache, dass viele trotz preisgünstigem Busangebot mit ihren Privatautos anreisten.⁵⁷

Die «Grün 80» war ein Massenerlebnis für die ganze Familie, Umweltschutz wurde am südlichen Stadtrand häppchenweise und leicht verträglich dargeboten. Die Projektion «S.O.S. Schweiz Suisse Svizzera» beispielsweise lieferte einen Überblick über gefährdete einheimische Landschaften. Unweit davon entfernt ragte ein Autowrack aus einer Mini-Sandwüste, ein Anblick, der daran erinnern sollte, dass die Natur auch den Menschen überleben werde. Die politische Brisanz



15 Postkarte zur «Grün 80». — 1980 fand in Basel die «2. Schweizerische Ausstellung für Garten- und Landschaftsbau» statt, sie ging als «Grün 80» in die kollektive Erinnerung ein. Auf einem Aussichtshügel thronte ein 25 Meter langer und 10 Meter hoher Dinosaurier, er sollte davor warnen, dass selbst die grössten Lebewesen

an einer veränderten Umwelt zugrunde gehen können. Eine Einschienenbahn führte die Besucherinnen und Besucher durch den Park. Die «Monorail» wurde nach der Ausstellung wieder abgebaut, das neue Naherholungsgebiet blieb der Region für die Zukunft aber erhalten.

des Themas offenbarte sich zur selben Zeit ganz in der Nähe, nämlich im aargauischen Kaiseraugst. Dort kämpften viele Menschen aus Sorge vor irreversiblen Schäden an der Umwelt gegen ein geplantes Atomkraftwerk (AKW).

Eine Region stemmt sich gegen das AKW Kaiseraugst

Von jung bis alt, von links bis rechts, von urban bis ländlich: Die Anti-AKW-Bewegung war breit abgestützt, überregional vernetzt und entwickelte eine grosse Zugkraft. Basel war eines ihrer Zentren. Bereits 1970 hatte sich hier das Nordwestschweizer Aktionskomitee gegen das Atomkraftwerk Kaiseraugst (NAK) formiert. Ihm folgte 1973 die Gewaltfreie Aktion Kaiseraugst (GAK), die auch Verbindungen



16 Demonstration auf dem Barfüsserplatz gegen die Nutzung der Atomkraft, 1975. — Basel war ein Zentrum der Anti-Atombewegung, zu deren bekanntesten Gesichtern zählte der spätere Basler Nationalrat Hansjürg Weder, Mitbegründer des Nordwestschweizer Aktionskomitees gegen Atomkraftwerke. Ein wichtiger

Ort des Protests war die hier abgebildete Pforte vor der Barfüsserkirche, die Jugendliche als «Klagemauer» bezeichneten. Unweit von Basel manifestierte sich der gesellschaftlich breit abgestützte Widerstand: In Kaiseraugst demonstrierten 1975 Tausende auf dem Areal des geplanten AKW.

ins Elsass und nach Südbaden pflegte, wo bereits in den Jahren zuvor Demonstrationen gegen geplante Atomkraftwerke stattgefunden hatten. Auch die Basler Regierung solidarisierte sich offen mit der Anti-AKW-Bewegung.⁵⁸

Das war nicht selbstverständlich. Die zivile Nutzung der Atomenergie galt noch in den 1960er-Jahren in weiten Kreisen als eines der grossen Zukunftsversprechen, ihren kommerziellen Verheissungen widmete sich in Basel die Fachmesse «Nuclex». Auch Naturschutzverbände plädierten damals für den Bau von Atomkraftwerken, um neue Wasserkraftwerke zu verhindern und damit natürliche Flusslandschaften zu schützen. Als der Energiekonzern Motor Columbus 1966 das AKW-Projekt in Kaiseraugst vorgestellt hatte, war die mediale Resonanz noch positiv ausgefallen.⁵⁹

Kurz darauf schlug die Stimmung um. Der Grosse Rat verabschiedete 1969 eine Resolution, in der er seine Besorgnis über ein Atomkraftwerk im «Einzugsgebiet des Hochrheins» ausdrückte. Für Basel gehe es um den «Schutz des lebensnotwendigen Wassers und der Luft sowie der Bewahrung vor Gefährdung durch radioaktive Abfälle».⁶⁰ Der geplante Standort Kaiseraugst liegt nur zehn Kilometer von der Stadt entfernt. Aarau, die knapp 40 km entfernte Kantonshauptstadt des Aargaus, wäre den Risiken weniger stark ausgesetzt gewesen, hätte aber gleichzeitig von sämtlichen Steuererträgen profitiert. Die Entscheidung für oder gegen das AKW lag jedoch nicht in den Händen Basels, sondern geografisch bedingt beim Aargauer Regierungsrat, in Bern und bei Motor Columbus. Wie schon beim Streckenverlauf der Osttangente fühlte sich die Basler Regierung bei der Projektierung übergangen und monierte, dass es bei der Planung an föderalistischer Kultur mangle.⁶¹

Öffentlich wahrgenommen wurde der Widerstand erstmals 1975, als etwa 15 000 Menschen das vorgesehene Bauland in Kaiseraugst besetzten. «Die Besetzung war unser einziger Trumpf», gab ein junger Mann in einem Fernsehinterview zu bedenken.⁶² Den Besetzerinnen und Besetzern gelang es durch den zivilen Ungehorsam, das AKW Kaiseraugst im Nu zu einem nationalen Politikum zu machen. Sie standen am Anfang einer gesamtschweizerischen Anti-AKW-Bewegung, und der Begriff Kaiseraugst wurde zum Sinnbild für den Kampf gegen die Atomenergie.⁶³

Nach jahrelangem Widerstand kam 1988 – zwei Jahre nach der Reaktor-katastrophe von Tschernobyl – das Aus für das AKW-Projekt in Kaiseraugst. Die Kernkraftwerk Kaiseraugst AG verzichtete auf den Bau und erhielt dafür vom Bund 350 Millionen Franken Entschädigung. Der Direktor von Motor Columbus bezeichnete «Kaiseraugst» rückblickend als «permanente[n] Unruheherd, der fast zur Staatskrise führte» und als «ein (teures) Lehrstück für die ungeahnte Komplexität bei der Einbettung umstrittener Infrastrukturprojekte in unsere politische Landschaft».⁶⁴

Für weite Teile der Basler Bevölkerung war die Verhinderung des AKW ein politisierendes Moment. Die erfolgreiche Bewegung war ein wichtiger Treffpunkt für linke Aktivistinnen und Aktivisten. Einige von ihnen engagierten sich später im Rahmen der Alten Stadtgärtnerei im St. Johann, dem bekanntesten von mehreren neuen Begegnungsorten für ökologisch denkende und kulturaffene Menschen in Basel [119]. Ab 1986 erprobten sie in den botanischen Glashäusern, die die Stadt temporär zur Verfügung gestellt hatte, alternative Lebensmodelle. Die polizeiliche Räumung des Areals 1988 bedeutete für viele das Ende einer Utopie, die selbsternannten «Stadtgärtner» hatten von einer besseren und grüneren Welt geträumt.

Die Katastrophe von Schweizerhalle

Im Oktober 1986 konnte Walter Herrmann, der baselstädtische Fischereiaufseher, aufatmen. Abgesehen vom Lachs waren wieder alle Rheinfische im Rhein zu finden. Das Ansiedlungsprojekt bedrohter Fischarten zeigte den erhofften Erfolg. Einen Monat später war Herrmanns Gefühlslage eine komplett andere. Tausende Äschen schwammen mit dem Bauch nach oben im Wasser, tot trieben sie den rot verfärbten Rhein hinunter. Grund dafür war ein Grossbrand, der in der Nacht auf den 1. November 1986 in einer Lagerhalle der Firma Sandoz bei Schweizerhalle (Muttenz, BL) ausgebrochen war (vgl. Abbildung im Zeitstrahl, S. 18). Dicke Rauchwolken und ein fürchterlicher Gestank zogen nach Basel. Das Löschwasser gelangte ungeklärt in den Rhein, zusammen mit mehreren hundert Tonnen chemischen Substanzen. Schlagartig kehrten die noch frischen Erinnerungen an die Nuklearkatastrophe von Tschernobyl zurück und lösten in der Bevölkerung grosse Ängste aus. Die Region erlebte die grösste Umweltkatastrophe der jüngeren Geschichte. Bei dem Chemieunfall kamen zwar glücklicherweise keine Menschen ums Leben, aber für die rheinische Fauna war «Schweizerhalle» verheerend. Bis ins 300 km entfernte Mainz starben massenhaft Fische. Mehrere deutsche und niederländische Gemeinden schlossen vorübergehend ihre Brunnen, was stellenweise zu akutem Trinkwassermangel führte.⁶⁵ Der Basler Vorort wurde zum Ausgangspunkt einer Katastrophe mit Auswirkungen weit über die Region hinaus. Die Chemiekatastrophe riss auch Gräben in die Basler Gesellschaft. Für Irritationen in der

Bevölkerung sorgte die Art und Weise, wie die Behörden mit dem Vorfall umgingen. Zunächst schlug die Einsatzleitung erst fünf Stunden nach Brandbeginn Alarm. Anschliessend kursierten widersprüchliche und verwirrende Anweisungen, da den Medien klare Ansprechpartner für die Informationsbeschaffung fehlten. Nach den ersten Entwarnungen um 7.00 Uhr gab Erziehungsdirektor und Regierungspräsident Hans-Rudolf Striebel über das Radio bekannt, dass die Schulen in Basel-Stadt um 9.30 Uhr den Unterricht wieder aufnehmen müssten. Zuvor hatte das Lokalradio noch vermeldet, der Unterricht würde ausfallen.⁶⁶

Die Behörden waren bestrebt, rasch Alltag und Normalität herzustellen, obwohl viele Fragen zum Brand lange ungeklärt blieben. Sandoz konnte keine vollständige Liste ihrer Lager in Schweizerhalle liefern. Niemand wusste genau, was alles in der abgebrannten Halle 956 gelagert worden war und nun als Dampf in die Luft stieg. Dennoch behaupteten die Behörden, der Unfall sei nicht gefährlich. Für Unverständnis in der Bevölkerung sorgte vor allem die Wortwahl der Kommunikationsfachleute. Der Schriftsteller Guido Bachmann, der nach der Chemiekatastrophe Aktivistinnen und Aktivisten um sich versammelte, ärgerte sich über den Gebrauch des Wortes Ereignis: «Ein «Ereignis» ist es, wenn ein Kind geboren wird, eine «Katastrophe», wenn ein Fluss vergiftet wurde.»⁶⁷ Die Regierung räumte erst später ein, dass «Schweizerhalle» eine Katastrophe war.



17 Der rot verfärbte Rhein und das Seuchenkommando in Schweizerhalle bei Basel, 1986.

Die anfängliche Angst und Panik schlugen schnell in Kritik und Wut um. Am Tag nach der Brandnacht fanden sich 3000 Menschen zu einer Kundgebung zusammen. Eine Woche später hatte sich eine breit abgestützte Bewegung formiert. Kunstschaffende klebten in der ganzen Stadt selbstgefertigte Plakate über Werbeflächen. Die Plakataktion bildete den Auftakt zu einer Demonstration, an der über 10 000 Personen aus allen Bevölkerungsschichten und politischen Kreisen teilnahmen. Das Motto lautete: «Fische sind wehrlos – wir nicht!». ⁶⁸

Sandoz-Konzernchef Marc Moret entschuldigte sich erst fünf Tage nach dem Brand in einem Interview. ⁶⁹ Der öffentliche Druck war in der Zwischenzeit so stark angestiegen, dass die Regierungen der beiden Basel und Sandoz am 9. November 1986 kurzfristig ein Bürgerforum einberiefen. Neben drei Regierungsräten waren der Baselbieter Kantonschemiker, die Einsatzleiter der Katastrophenstäbe und ein Vertreter der Sandoz-Konzernleitung zugegen. Die 800 anwesenden Bürgerinnen und Bürger empfingen die Männer mit schallenden «Mörder»-Rufen und unterbrachen danach wiederholt die



18 Tote Aale, die nach der Katastrophe aus dem Rhein geholt wurden, 1986.

Diskussion.⁷⁰ Nach anderthalb Stunden musste die Veranstaltung abgebrochen werden, Jugendliche stürmten das Podium, worauf die Redner durch eine Hintertür flohen. Die Konfrontation liess erahnen, wie sehr das Vertrauen in die regionale Leitindustrie und die städtische Politik erschüttert war.

Einige Gruppierungen übersetzten ihre Wut in kreative Initiativen. Eine davon war der Verein

Oekostadt Basel, der seit 1987 verschiedene gesellschaftliche Reformen vorantrieb. Eine weitere Initiative ging von Studierenden aus, die im Anschluss an «Schweizerhalle» das interdisziplinäre Lehr- und Forschungsprogramm «Mensch-Gesellschaft-Umwelt» (MGU) anregten. Dank der Unterstützung des Kantons Basel-Landschaft konnte das Programm in eine Stiftung überführt und langfristig als

Nachhaltigkeitsstudien an der Universität verankert werden.⁷¹ Abseits privater und universitärer Vorstösse hatte die Katastrophe auch Auswirkungen auf das Parteienspektrum. Sie war einer der Gründe, weshalb die Partei der Grünen in Basel entstand.

Auf die Schuldzuweisungen folgten Massnahmen: Die Regierung verstärkte den Katastrophenschutz und die Kontrollmechanismen, unter anderem mit der Kantonalen Kontrollstelle für Chemiesicherheit, Gift und Umwelt. Zuvor war allein der Kantonschemiker für diese Aufgaben zuständig gewesen. Mit der neuen internationalen Rheinüberwachungsstation bei Weil am Rhein intensivierte Basel zudem seine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Rheinstaat. Das grösste politische Erbe von «Schweizerhalle» war allerdings die nationale Störfallverordnung von 1991, die klare Grenzen des Restrisikos formulierte. Eine Forderung der «Aktion Selbstschutz», ein von Studierenden in Basel gegründeter Verein, hatte über diverse politische Vorstösse ihren Weg bis in die Bundespolitik gefunden.⁷²

Die chemisch-pharmazeutische Industrie führte auf öffentlichen und politischen Druck schärfere Risikoanalysen und neue Sicherheitsmassnahmen ein. Vor «Schweizerhalle» war hauptsächlich die Sicherheit der Produktion überwacht worden, nun rückten auch die Gefahren in den Blick, die mit der Lagerung zusammenhingen. Das neue, für Sandoz entwickelte Rückhaltebecken für das Löschwasser etablierte sich weltweit als Standard, in Deutschland wurde es gar «Sandozbecken»

genannt. Sandoz musste in der Schweiz, in Deutschland, in Frankreich und in den Niederlanden vierzig Millionen Franken Schadenersatz zahlen und stiftete zehn Millionen Franken für einen Rheinfonds, der Forschungsprojekte zum Ökosystem Rhein unterstützte.⁷³

Die Zahlungen waren ein Eingeständnis, die Risiken falsch eingeschätzt zu haben. Auch die anderen Basler Chemiefirmen reagierten mit Risikoanalysen und Sofortmassnahmen, Ciba-Geigy etwa schloss nach «Schweizerhalle» elf ihrer 72 Lagerstandorte. Die Massnahmen der Chemiekonzerne entlasteten das nach der Brandkatastrophe angespannte Verhältnis zwischen Behörden und Industrie bald wieder. Eine fundamentale Neubewertung der Basler Leitindustrie blieb jedoch aus. Die Skepsis gegenüber der chemisch-pharmazeutischen Industrie hallte nach.⁷⁴

Während «Schweizerhalle» die Gesellschaft aufwühlte, erholten sich Flora und Fauna im Rhein langsam von der Katastrophe. Einige Wochen nach dem Brand schöpfte der Fischereiaufseher Walter Herrmann wieder Hoffnung. Die Mikroorganismen, die für die bakterielle Selbstreinigung entscheidend sind, blieben von der Pestizidwelle verschont. Bis im Sommer 1988 hatte sich der Bestand an Fischen im Rhein wieder erholt.⁷⁵

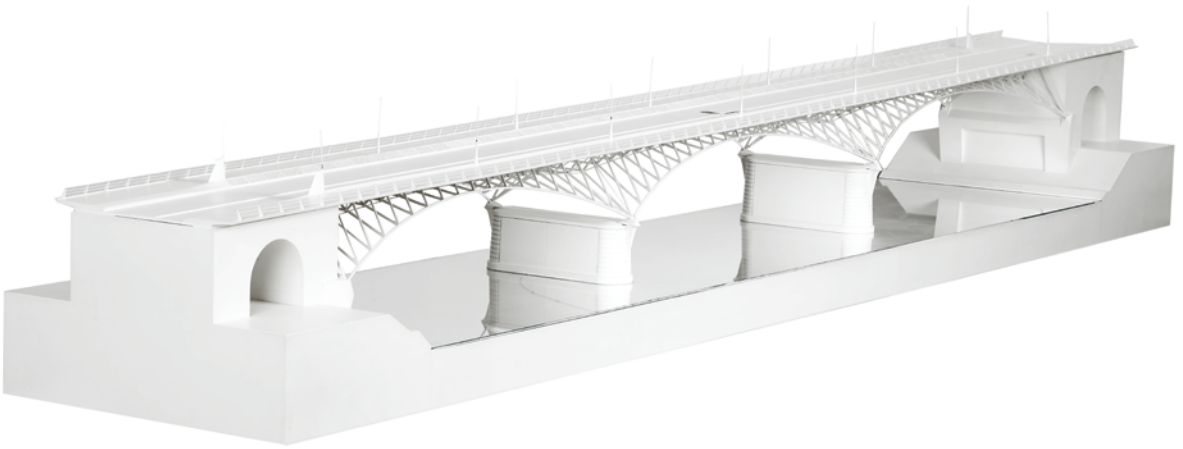
Die Stadt muss sparen – Die 1990er-Jahre

«Null Risiko» hiess es 1990 aus den Reihen des überparteilichen Komitees «Ja zur Brücke Bischoff+Rüegg». Die Basler Bevölkerung stand kurz vor einer Abstimmung über den Neubau der Wettsteinbrücke, die inzwischen über hundert Jahre alt war. Lange deutete alles darauf hin, dass die Variante des Basler Architekturbüros Bischoff+Rüegg konkurrenzlos bleiben würde. Als aber ein Vorschlag des spanisch-schweizerischen Ingenieurs und Architekten Santiago Calatrava publik wurde, entbrannte eine kontroverse Diskussion. Die «Basler Zeitung» (BaZ) schrieb von einer öffentlichen «Grundwelle der Begeisterung», die durch Calatravas Entwurf einer eleganten Stahlbrücke ausgelöst worden sei.⁷⁶ In kurzer Zeit gründeten sich zwei Komitees zugunsten der Calatrava-Brücke. Und selbst bürgerliche Kreise aus dem Basler Heimatschutz, der tendenziell eher konservatorisch ausgerichtet war, sahen in der Variante des späteren Star-Architekten eine einzigartige Chance für Basel [19].

Das Baudepartement war allerdings weniger euphorisch und befürchtete, dass die Calatrava-Brücke instabil sei, den Blick auf das Münster versperren und viel teurer als geplant ausfallen würde.⁷⁷ Die Behörden favorisierten das deutlich günstigere Bischoff+Rüegg-Projekt, das sich in der Volksabstimmung schliesslich auch durchzusetzen vermochte. Die Zurückhaltung gegenüber teuren Projekten war kennzeichnend für die 1990er-Jahre. Sie war eine Folge der Rezession, die in Basel zu einem Beschäftigungsrückgang, erhöhten Sozialausgaben und niedrigeren Steuereinnahmen führte. Der nicht realisierten Calatrava-Brücke trauerten in Basel allerdings viele noch lange nach.⁷⁸

REKABAS: Langes Kürzel für eine verkleinerte Verwaltung

Mit der Rezession der 1990er-Jahre geriet in Basel die Verwaltung unter Druck. Nach 1970 hatte Basel seinem Ruf, eine Beamtenstadt zu sein, mehr denn je entsprochen. Kamen damals auf achtzehn Einwohnerinnen und Einwohner eine Staatsangestellte beziehungsweise ein Staatsangestellter, betrug das Verhältnis 1990 bereits zwölf zu eins. Die 1992 gewählte Regierung forderte mehr Effizienz und Einsparungen – und hielt sich dabei nicht mit Kritik an ihren Vorgängerinnen zurück. LDP-Finanzdirektor Ueli Vischer warf der alten Regierung vor, nicht genügend Reserven gebildet zu haben, als es wirtschaftlich möglich gewesen wäre.⁷⁹



19 Modell der nicht realisierten Wettsteinbrücke von Santiago Calatrava, 1988. — Zu den kühnen, aber nicht verwirklichten Visionen für Basel zählten eine elegante Brücke von Santiago Calatrava, Brice Mardens minimalistische Glasgemälde im Basler Münster und das Stadtcasino von Zaha Hadid. Für einige stellten diese Vorschläge unpassende Eingriffe in das Stadtgefüge dar, für andere verpasste Chancen.

Das Sanierungspaket der neuen Regierung beinhaltete Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. Sein Herzstück war das Projekt «Redimensionierung der Kantonsaufgaben im Kanton Basel-Stadt», abgekürzt REKABAS. Mit REKABAS sollte eruiert werden, welche Leistungen des Staates effizienter erbracht oder privatisiert werden konnten. Das sperrige Kürzel stand für kostenbewusstes Denken und Handeln, der Staat sollte wie ein Dienstleistungsunternehmen funktionieren.⁸⁰

Ein wesentlicher Bestandteil der Sparprogramme in den 1990er-Jahren war die Auslagerung von Aufgaben, die lange zum politischen Kerngeschäft gehört hatten. Bis anhin waren in Basel wie auch in anderen Kantonen klassische *Service-public*-Leistungen in den Bereichen Infrastruktur, ÖV und Gesundheit eine hoheitliche Aufgabe und damit dem Marktdruck weitgehend entzogen. Alle hatten Zugang zu den Leistungen, die Preise waren moderat, wenn auch eher hoch im europäischen Vergleich.⁸¹ Unter dem Credo des New Public Managements (NPM) sollte sich der Staat in den 1990er-Jahren nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausrichten. Ein wichtiges Mittel dafür waren Privatisierungen: So privatisierte der Bund beispielsweise 1998 die Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe (PTT) und 1999 die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Der internationale Trend der Entstaatlichung polarisierte, in Basel entfachte er eine hitzige Debatte um die Zukunft der Staatsbetriebe Industrielle Werke Basel (IWB) und Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Linke und Grüne befürchteten einen Leistungsabbau, Bürgerliche erhofften sich mehr Agilität der beiden Betriebe im Wettbewerb. Nach der Jahrtausendwende wurden schliesslich zahlreiche staatliche Betriebe privatisiert, neben der BVB (2006) und den IWB (2010) auch das Universitätsspital, die Universitären Psychiatrischen Kliniken und das Felix Platter-Spital (alle 2012) oder die öffentlichen Zahnkliniken (2016).⁸² Dabei setzte sich nicht die Variante einer vollständigen Privatisierung durch, sondern jene der Halbprivatisierung, also der Überführung in öffentlich-rechtliche Anstalten. Die Institutionen wurden zwar aus der Verwaltung herausgelöst, waren rechtlich und organisatorisch selbständig, das Gesetz übertrug ihnen aber öffentliche Aufgaben und erteilt ihnen einen staatlichen Leistungsauftrag.

Die Halbprivatisierungen führten dazu, dass die kantonale Verwaltung ihr Personal stark abbaute. Der Kanton Basel-Stadt verlor als Arbeitgeber an Gewicht, gewann dafür aber als Auftraggeber an Bedeutung. Um 1990 war der Kanton mit bis zu 20 000 Angestellten noch der grösste Arbeitgeber der Stadt. 2020 beschäftigte er nur noch knapp 12 000 Personen. Die Anzahl Staatsangestellter sank auf das Niveau vor 1970, obwohl die Bevölkerung ab den 2000er-Jahren wieder wuchs.⁸³

Eine Stadt der «Armen, Arbeitslosen und Ausländer»?

Die Förderung des NPM kostete viele Staatsangestellte ihren Job. Basel war bekannt für sein dichtes soziales Netz, das die Betroffenen in solchen Situationen auffing. Doch in Zeiten der Krise gerieten die Sozialleistungen, derer sich Basel gerne rühmte, unter Druck. Selbst für linke Regierungsräte und -rätinnen waren Kürzungen kein Tabu mehr. Nicht jeder Sozialabbau sei «des Teufels», erklärte etwa Ralph Lewin (SP) 1998 im Rahmen einer Abstimmung über die Streichung von Beihilfen für Rentnerinnen und Rentner.⁸⁴ Die Stimmbevölkerung lehnte die Kürzung dennoch ab – eines von mehreren Beispielen dafür, dass sie die vergleichsweise grosszügigen Sozialleistungen in Basel-Stadt verteidigte.⁸⁵

Für den in Basel lehrenden Nationalökonom René L. Frey war es bittere Notwendigkeit, den Staatsapparat auszudünnen und die Ausgaben mit Globalbudgets zu deckeln. Er selbst hatte mit solchen Prozessen persönlich zu tun: Von 1996 bis 1998 amte er als Rektor der jüngst in die Autonomie entlassenen Universität Basel.⁸⁶ Den prekären Staatshaushalt deutete er als Symptom einer

tiefreichenden Krise. Orte wie Basel befänden sich demnach in einem Teufelskreis: Der zunehmende Verkehr mache die Stadt unwirtlich, Massnahmen für Wohn- und Umweltschutz seien teuer und führten zu noch mehr Regulierungen, hemmten die Stadtentwicklung und beschleunigten die Stadtflucht. In der Konsequenz drohe Basel zur «A-Stadt» zu werden. Der Begriff A-Stadt war in den 1990er-Jahren allgegenwärtig. Frey listete auf, welche Personen in einer solchen Stadt leben würden. «In der Kernstadt bleiben zurück: Alte, Arme, Alleinstehende, Alleinerziehende, Abhängige, Auszubildende, Arbeitslose, Ausgesteuerte, Ausländer und Aussteiger.»⁸⁷ Als Gegenmittel müsse die Stadt aufgewertet werden, damit wohlhabende Steuerzahlerinnen und Steuerzahler blieben oder zuzögen. So könnten Orte wie Basel eine «Renaissance» erleben.⁸⁸

Die erhoffte Wiederbelebung der Stadt erfolgte zur Jahrtausendwende: 1999 erzielte Basel-Stadt nach zehn Jahren erstmals wieder ein Plus in der Staatsrechnung, zudem fand der Bevölkerungsschwund ein Ende, der in Basel über drei Jahrzehnte lang angehalten hatte. Endlich zogen wieder mehr Menschen in die Stadt als aus ihr weg.

Aufschwung, Wachstum, Partizipation – Die 2000er-Jahre

Mitten in den krisenhaften 1990er-Jahren entwickelten die Basler Behörden ein neues Verständnis von Stadtentwicklung. Die Regierung begann die Bevölkerung aktiv in die Planung einzubeziehen. Stellvertretend dafür stand zwischen 1997 und 1999 die «Werkstadt Basel». Die Regierung, die das Projekt lancierte, verfolgte damit eine Reihe von Zielen. Basel müsse seine Steuereinnahmen langfristig sichern, dafür die Lebens- und Wohnqualität steigern und die eigene Bedeutung als attraktives Kultur- und Wirtschaftszentrum der Region stärken.⁸⁹ Diese Ziele unterschieden sich kaum von jenen im bereits erwähnten Regierungsprogramm «Basel 75». Neu war jedoch der partizipative Charakter der geplanten Massnahmen. Die integrale Stadtaufwertung sollte im Dialog mit der Bevölkerung und den betroffenen Quartieren erfolgen.⁹⁰

Über tausend Einwohnerinnen und Einwohner nahmen an der «Werkstadt Basel» teil, entwickelten gemeinsam Ideen und schnürten in moderierten Sitzungen politisch tragfähige Massnahmenpakete. Verwaltungsbeamte und Fachleute

begleiteten den Prozess und gaben den juristischen und technischen Spielraum vor.⁹¹ Im Juni 1999 präsentierte die Regierung das «Aktionsprogramm Stadtentwicklung». Seine Kernelemente waren die drei strategischen Impulsprojekte «Rhein», «5000 Wohnungen für Basel-Stadt» und «Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung». Sie alle sollten die Lebensqualität in Basel nachhaltig verbessern – sei es mit neuen Rheinpromenaden, Wohnungen oder Freiräumen. Dazu gehörten zwar auch Grünanlagen, spezifischere Forderungen für Umwelt- und Klimaschutz waren im Programm aber nicht enthalten. Die Investitionen, speziell jene in den Wohnungsbau, waren Teil einer antizyklischen Haushaltspolitik. Sie sollten Basels Aufschwung als Wohn- und Arbeitsort befördern, auch wenn mit kurzfristigen Defiziten zu rechnen war.⁹²

Die «Werkstadt Basel» und ihre Grenzen

Die «Werkstadt Basel» löste eine breite Diskussion zur Planungskultur im Kanton Basel-Stadt aus. Der Ökonom und Kulturmanager Daniel Wiener, den die Regierung als Projektleiter engagiert hatte, betonte wiederholt, dass die Stadtentwicklung nur breite politische Akzeptanz erfahren könne, wenn die Quartiersbevölkerung ein Mitspracherecht habe: «Je mehr Einfluss Menschen auf die Gestaltung ihres unmittelbaren Lebensraums haben, umso höher ist ihre Identifikation damit.»⁹³ Als Bindeglied zwischen Bevölkerung und Verwaltung dienten professionell geführte Quartiersekretariate, die unterschiedliche Anliegen aufnehmen sollten.⁹⁴

Das erste Quartiersekretariat öffnete im Unteren Kleinbasel, einem Stadtviertel mit hohem Ausländeranteil und tiefen Einkommen. Auch Migrantenorganisationen wirkten im Trägerverein mit, um insbesondere die Brücke zur türkisch-kurdischen Gemeinschaft herzustellen.⁹⁵ Das Prinzip einer integrativen Stadtentwicklung nahm der Verfassungsrat 2005 in der neuen Kantonsverfassung auf. In dieser sieht Artikel 55 vor, dass der Staat die Quartierbevölkerung «in seine Meinungs- und Willensbildung ein[bezieht], sofern ihre Belange besonders betroffen sind».⁹⁶ Dieser Verfassungsauftrag setzte die Tradition des Projekts «Werkstadt Basel» fort.

Gleichzeitig erschienen in den 2000er-Jahren zunehmend soziologische Studien, die Zweifel am integrativen Charakter der «Werkstadt» äusserten. Viele Forderungen aus den Quartieren seien nicht direkt in die Stadtentwicklung geflossen, sondern im Laufe des Prozesses von Beamten und Fachleuten modifiziert worden. Idealistische Ansätze wie das Ausländerstimmrecht seien dabei auf der Strecke geblieben. Zudem mangle es an Inklusion. Mit zunehmender Dauer des Projekts

seien hauptsächlich nur noch gebildete, gut integrierte Männer der Mittelschicht an den Diskussionen beteiligt gewesen. Anliegen von Frauen, jungen Erwachsenen und jenen ohne Schweizerpass seien dadurch aus dem Blick geraten.⁹⁷

Inwieweit der Kanton seine Bevölkerung in die Stadtentwicklung einbezieht, blieb fortan ein vieldiskutiertes Thema. Anstelle des schwammigen Mitwirkungsparagrafen stellte die Regierung 2020 ein griffiges Partizipationsgesetz in Aussicht, 2023 wurde es vom Grossen Rat verabschiedet. Damit sollten grössere Stadtentwicklungsprojekte transparenter und partizipativer ablaufen.⁹⁸

Prestigeprojekte: Campus, Tangente, Türme

Ab 2006 schrieb der Kanton Basel-Stadt durchgehend schwarze Zahlen. Die teils hohen Überschüsse hingen hauptsächlich mit der positiven Wirtschaftsentwicklung zusammen, vor allem in der Leitbranche der Life Sciences. Mit dem wirtschaftlichen Erfolg schienen auch die Initiativen für ein attraktives Basel allmählich zu fruchten. Das Bevölkerungswachstum hielt an, zwischen 2008 und 2020 stieg die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner von 189 000 auf knapp 202 000.⁹⁹ Damit verbunden waren steigende Mietpreise und die Furcht einkommensärmerer Leute, sich ein Leben in der Stadt nicht mehr leisten zu können. Auch in Basel war das Phänomen der Gentrifizierung in aller Munde: Durch die Aufwertung der Stadt wurde die dort ansässige Bevölkerung von wohlhabenderen Schichten verdrängt.

Im frühen 21. Jahrhundert erlebte die Stadt einen regelrechten Bauboom, der in gewisser Hinsicht selbst jenen der 1960er-Jahre übertraf: Basel wuchs in die Höhe wie nie zuvor. Symbolträchtig war der 2003 vollendete Messeturm: Mit 105 Metern war er damals der höchste der Schweiz. Für den Aufschwung Basels stand auch der 2001 eröffnete St. Jakob-Park, das grösste Fussballstadion des Landes.

Die Regierung legte grossen Bauprojekten kaum Steine in den Weg. Diverse Bauten zeugen von einer engen Verbindung der Stadt mit ihren führenden

**Mit 105 Metern war
der Messeturm der höchste
Turm der Schweiz**

Unternehmen. Wie kaum ein anderes Firmenareal der Welt zelebrierte der Novartis Campus die Prosperität der 2000er-Jahre [109]. Zum Zuge kamen ausschliesslich Stararchitekten, die dem Pharmaunternehmen einen mondänen, parkähnlichen Firmensitz bauten. Derweil zog Roche, der andere grosse Basler Pharmakonzern, in den 2010er-Jahren die höchsten Türme der Schweiz in die Höhe [59]. Gleichzeitig entstanden in Basel nun regelmässig Häuser von über fünfzig Metern Höhe. Der Trend zum Hochhaus veränderte die Silhouette der Stadt.¹⁰⁰

Das grösste und teuerste Bauprojekt in Basel betraf indes nicht den Hoch-, sondern den Tiefbau. Mit der Fertigstellung der Nordtangente war 2007 ein sogenanntes Jahrhundertprojekt abgeschlossen worden. Sie gewährleistete die Verbindung des schweizerischen mit dem französischen Autobahnnetz, wurde hauptsächlich unterirdisch geführt und entlastete die Bevölkerung im Norden der Stadt vom Durchgangsverkehr. Die Planung des Projekts ging auf die 1970er-Jahre zurück, zeitweise stand seine Realisierung auf der Kippe. 1986 scheiterte die Initiative «Basel ohne Nordtangente» nur knapp. Jahrelang hingen im Quartier Horburg zwei Rampen, 1980 als letzter Teil der Osttangente fertiggestellt, in der Luft, erst 1994 konnten die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden. Die 3,2 Kilometer lange Nordtangente führte über die zweistöckige Dreirosenbrücke, kostete über 1,5 Milliarden Franken und war damit das teuerste Strassenstück der Schweiz.¹⁰¹

Die Parkplatz-Debatte – emotional und endlos

Kaum ein Thema polarisierte so stark wie die Frage, wie viele Parkplätze es in der Stadt geben sollte. Je mehr sich Basel vom Ideal einer Autostadt verabschiedete, desto hitziger wurde debattiert. Als das Auto in der Mitte des 20. Jahrhunderts für immer breitere Massen erschwinglich wurde, beschwerte sich kaum jemand über die zahlreichen Parkflächen in der Innenstadt.¹⁰² Doch Ende der 1960er-Jahre schlug die Stimmung um. 1971 beschloss der Grosse Rat, dass der öffentliche Verkehr in der Innenstadt gegenüber den Autos bevorzugt werden sollte, zudem sollten Fussgängerinnen und Fussgänger geschützt werden.¹⁰³ Nach und nach verbot die Regierung das Parkieren auf den zentralen Basler Plätzen, und auch die Bevölkerung liess eine kritischere Haltung gegenüber neuen Parkhäusern erkennen. 1987 nahm sie die Initiative «Gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt» an, verankerte das Verbot drei Jahre später im Gesetz und verteidigte es 2004, als es die

Bürgerlichen mit einer Volksinitiative wieder aufheben wollten.¹⁰⁴ Alle drei Abstimmungsergebnisse fielen allerdings knapp aus, denn für viele blieb das Auto ein Symbol für Freiheit und Wohlstand.

Auch nach der Jahrhundertwende blieb das Parkieren von Autos in Basel ein umstrittenes Thema. Nach zähen Verhandlungen konnte die sozialdemokratische Baudirektorin Barbara Schneider 2007 die neue Parkraumbewirtschaftung vorstellen, die das Parkieren teurer machte und vermehrt in den Untergrund oder auf Privatflächen verlegte. Zu dieser Zeit gab es über 12 000 kostenlose weisse Parkplätze, zehn Jahre später waren es nur noch 123. Zudem beschloss der Grosse Rat 2011, den Autoverkehr in der Innenstadt ganz zu verbieten. Damit sollte in Zukunft mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger, den ÖV und Radwege geschaffen werden. Dennoch blieb die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund in Basel höher als in vielen anderen Schweizer Städten.¹⁰⁵

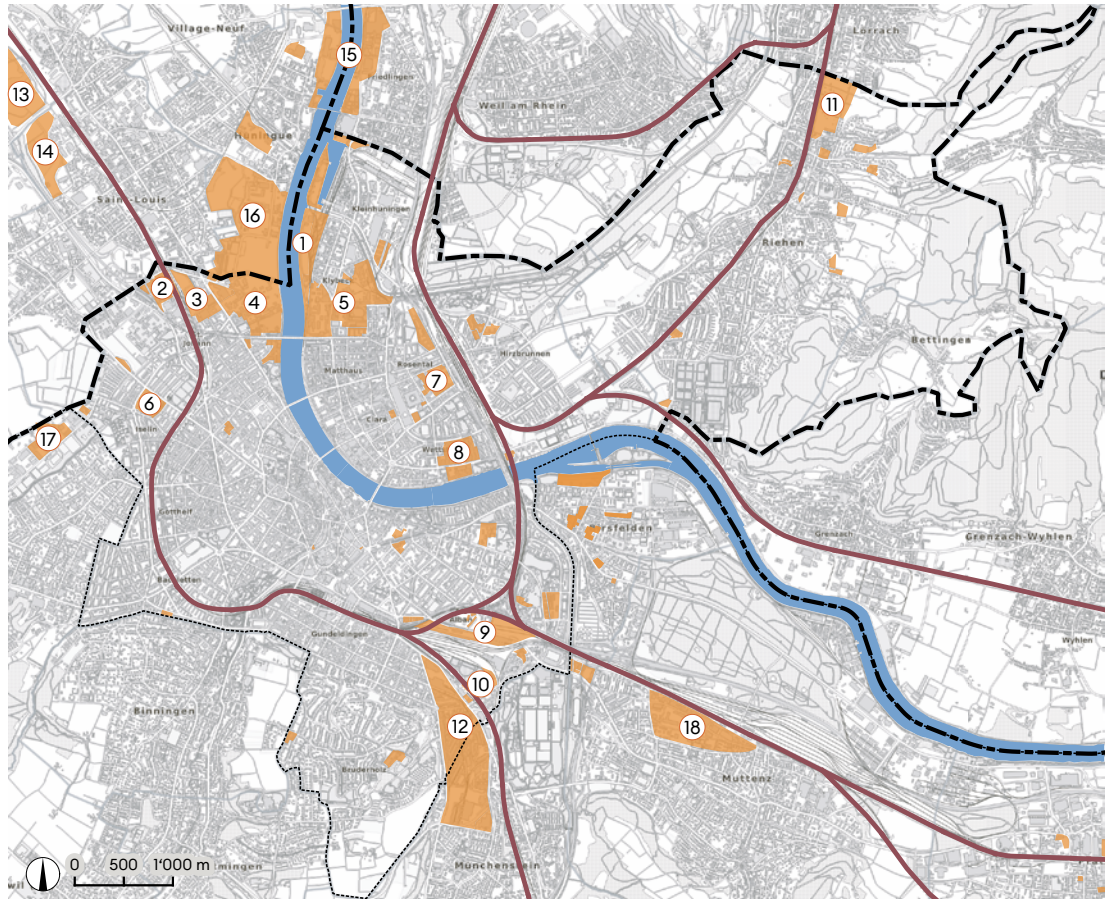
Klimanotstand im urbanen Raum – Die 2010er-Jahre

Das von Landes- und Kantonsgrenzen umgebene Basel leide an Platzmangel – dieses alte Lamento erhielt im 21. Jahrhundert neue Aktualität. Neben dem Bau in die Höhe wurden auch diverse ungenutzte Areale als Möglichkeit gesehen, zusätzlichen Raum zu erschliessen. Früher waren auf ihnen Industrie- oder Logistikunternehmen aktiv gewesen, nun galten sie als sogenannte Transformationsareale. Keine andere Stadt der Schweiz besass in den 2010er-Jahren so viele Brachen, die einem neuen Zweck zugeführt werden konnten. Ein Architekturmagazin schwärmte von «113 Hektaren Chancenland» [21].¹⁰⁶

20 Vision für das Dreispitzareal, 2020. — Nie zuvor veränderte sich die Skyline der Stadt Basel so stark wie in den ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts. Stadtplanerinnen und Stadtplaner extrapolierten das neue Selbstverständnis einer prosperierenden Grossstadt in die

Zukunft. Die Vision «Dreispitz Nord» des bekannten Architekturbüros Herzog & de Meuron beispielsweise sah drei über hundert Meter hohe Türme, eine grüne Wiese, 1600 Arbeitsplätze, 800 Wohnungen und ein Schulhaus auf dem Dach eines Shoppingcenters vor.





21 Das Fachmagazin «Hochparterre» sah in keiner Stadt der Schweiz so viel Raum für Entwicklung wie in Basel. Folgende Gebiete galten als Transformationsareale:

1. Hafen Basel, 2. Bell-Areal, 3. Volta Nord, 4. Novartis,
5. Klybeck-Areal, 6. Westfeld, 7. Rosental, 8. Roche,
9. Wolf, 10. Am Walkeweg, 11. Stettenfeld, 12. Dreispitz (teils in Münchenstein, BL), dazu kamen in unmittelbarer Stadtnähe: 13. Technoport (F), 14. Quartier du Lys (F), 15. Hafen Huningue (F) und Weil am Rhein (D), 16. Zone Sud (F), 17. BaseLink (Allschwil, BL), 18. Polyfeld (Muttensz, BL).



**22 Vom Güterbahnhof zur kulturellen Zwischen-
nutzung: das nt/Areal, 2008.** — Das nt/Areal
war während seiner Zwischennutzung ein belieb-
ter Ort für Partys. In den 2010er-Jahren entstand
auf dem ehemaligen Güterbahnhof das neue
Stadtquartier Erlenmatt.

Die meisten Areale befanden sich im Besitz finanzkräftiger Trägerschaften wie der Christoph Merian Stiftung (CMS), Banken, Versicherungen, Pensionskassen oder anderer Investoren. Der Kanton positionierte sich als Mitentwickler, der zwischen den Interessen der Parteien vermittelte, zu denen auch die Quartierbevölkerung gehörte.¹⁰⁷ Da er selbst aber oft nur Teile der Areale besass, war er umso mehr bestrebt, gewisse raumplanerische Rahmenbedingungen für die Arealentwicklungen vorzugeben, vor allem in Begrünungs- und Umweltfragen. Dass Grünflächen wie Stadtparks ein wichtiger Bestandteil moderner Stadtentwicklung sind, war unumstritten, allerdings nicht so sehr wegen ihres Beitrags zur Umwelt. Investoren betonten die Anziehungskraft der Grünflächen, Stadt und Bevölkerung ihren praktischen Nutzen.

Das galt auch für das neue Quartier Erlenmatt, das auf dem Areal eines ehemaligen Güterbahnhofs entstand und zwischenzeitlich als Location für Partys genutzt worden war. Die Volksbefragung vor dem Umbau hatte gezeigt, dass sich die meisten Bewohnerinnen und Bewohner einen konventionellen Quartierpark

wünschten – einen Ort für Spaziergänge, für Sport, Spiel und Entspannung, einen sozialen Treffpunkt. Grünflächen sollten primär soziale Forderungen erfüllen. Die naturnahe Gestaltung stand dabei weniger im Vordergrund.¹⁰⁸

Dass am Ende auf der Erlennmatt dennoch eine Naturschutzfläche entstand, ging auf Initiativen von Naturschutzvereinen und nichtstaatlichen Organisationen zurück. Da der Verein Pro Natura Basel zwischen den Gleisen auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal Flockenblumen und Sandheuschrecken gefunden hatte, war die Grundlage für ein Naturschutzgebiet geschaffen. Rund ein Viertel des Grünraums wurde zum Schutz der Pionierarten einem Naturschutzgebiet zugeteilt.¹⁰⁹

Basler Zeichen gegen den Klimawandel

«Wieso für eine Zukunft lernen, die es bald nicht mehr gibt?» Im Dezember 2018 organisierten in Basel hunderte Schülerinnen und Schüler einen Klimastreik. Danach gehörten die wöchentlichen Demonstrationen von «Fridays for Future» zum städtischen *courant normal*. Der grünliberale Grossrat Aeneas Wanner trug die Anliegen der Schülerinnen und Schüler erfolgreich in den Grossen Rat. Im Februar 2019 rief Basel-Stadt als erster Kanton der Schweiz den «Klimanotstand» aus. Rechtlich bindend war das Instrument nicht. In der Resolution versprach das Parlament aber, die Bekämpfung der Erderwärmung prioritär zu behandeln. Zudem wollte man über die Region hinaus ein Zeichen setzen – als Vorbild im Kampf gegen den Klimawandel.¹¹⁰

Zu diesem Zeitpunkt machte sich die globale Erderwärmung in der Schweiz längst nicht mehr nur in den Alpen bemerkbar. Auch in urbanen Räumen wie Basel waren die unmittelbaren Folgen des Klimawandels zu spüren. Seit den 1990er-Jahren hatten sich gemäss einer kantonalen Studie Extremereignisse wie Hitzeperioden, Trockenperioden, Starkniederschläge und Überschwemmungen gehäuft. Im Sommer 1999 erlebte die Stadt das grösste Hochwasser seit 120 Jahren. Die Rheinschifffahrt musste für 35 Tage unterbrochen werden, was wirtschaftliche Konsequenzen nach sich zog.¹¹¹ 2003 erlebte die Stadt den wärmsten Sommer seit Beginn der Messungen 1755. In den vergangenen knapp 270 Jahren ist die Jahresmitteltemperatur in Basel von acht Grad auf knapp neun (1900), auf 9,5 (1950), auf zehn (1980), auf 10,5 (1995) und zuletzt auf deutlich über elf Grad gestiegen.¹¹²

Der «Jahrhundertssommer» 2003 führte in Basel zu einem steilen Anstieg der Sterblichkeit. In der Folge liess Kantonsarzt Thomas Steffen regelmässig Informationskampagnen durchführen, um die Bevölkerung dazu anzuregen, bei erwarteter Sommerhitze präventive Massnahmen zu ergreifen.¹¹³ Zudem erlitten

die Wälder an den Stadträndern in den 2010er-Jahren schwere Trockenschäden – beispielsweise der Hardwald in MuttENZ (BL), den die Bürgergemeinde der Stadt Basel als Besitzerin wegen Brandgefahr zwischenzeitlich für die Besucherinnen und Besucher sperren musste.

Basel definiert Klimaziele

Die Frage, wie die menschengemachte Klimaerwärmung abgeschwächt werden könne, spielte in der Stadtentwicklung eine zunehmend prominente Rolle. Seit den 2010er-Jahren veröffentlichte der Kanton Berichte über zu erwartende Folgen und zu ergreifende Gegenmassnahmen. Die Basler Strategie lautete «Adaption und Prävention».¹¹⁴ Zu den präventiven Massnahmen gehörte das revidierte Energiegesetz von 2016. Mit der Revision formulierte Basel-Stadt als erster Kanton in der Schweiz Klimaziele in der Energiegesetzgebung. Bis 2050 sollen die CO₂-Emissionen pro Einwohnerin und Einwohner auf jährlich eine Tonne reduziert werden, langfristig soll Basel-Stadt mit neunzig Prozent erneuerbarer Energie versorgt werden.¹¹⁵ Neben Zielen formulierte das seit 2017 geltende Gesetz auch kla-

Basel-Stadt soll mit 90 Prozent erneuerbarer Energie versorgt werden

re Vorgaben, mit teils drastischen Konsequenzen für Hauseigentümerinnen und -eigentümer. Wer seine Öl- oder Gasheizung erneuern musste, durfte sie grundsätzlich nur noch durch Anlagen ersetzen, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden – etwa mit Wärmepumpen, Solaranlagen, Erdsonden oder durch einen Anschluss an das Fernwärmenetz, das grösste des Landes. Für den Einbau klimafreundlicher Heizungen sprach der Kanton Förderbeiträge. Mit der kantonalen Energiestatistik wurden diese Vorhaben im Sinne eines Monitorings überprüft. Die Zahlen zum Energieverbrauch liessen zwischen 1995 und 2016 einen positiven Trend in Richtung Zielerreichung erkennen; der Energiekonsum konnte laufend dekarbonisiert werden.¹¹⁶

Eine Form der Adaption an den Klimawandel war 2018 auf dem Rhein zu beobachten. Der Sommer war enorm trocken, heiss und niederschlagsarm, der Rhein führte so wenig Wasser wie schon lange nicht mehr. Die Rheinschifffahrt kam vorübergehend zum Erliegen. Damit die Frachter wieder passieren konnten, mussten grosse Bagger tonnenweise Kiesablagerungen aus der Schifffahrtsrinne ziehen.¹¹⁷

Obwohl grüne Parteien im 21. Jahrhundert auch in Basel zu den politischen Gewinnern zählten, hatte der Umweltschutz in der Bevölkerung kaum einen höheren Stellenwert als in den 1970er- und 1980er-Jahren. So stand das individuelle



23 Aufklärungskampagne zum Müllproblem, 2013. — Littering und vor allem die unsorgfältige Nutzung von Einweggrills waren ein Ärgernis für den Kanton. Im Sommer 2013 steckten die Mitarbeitenden der Basler Stadtgärtnerei ein Fähnchen in jedes Brandloch, das ein Einweggrill im St. Johannis-Park hinterlassen hatte, mit der Aufschrift «Richtig grillieren» und einigen Grillregeln. Zudem häuften sie den Abfall auf, den Parkbesucherinnen und -besucher zurückgelassen hatten.

Konsumverhalten weiterhin im Kontrast zu den klimapolitischen Ambitionen. Die Schweiz gehörte konstant zu den europäischen Ländern, die am meisten Siedlungsabfall produzierten.¹¹⁸ Auch im Bereich Mobilität wurden laut Basler Klimaschutzbericht zwischen 2010 und 2019 kaum Verbesserungen erreicht. Der Treibstoffverbrauch sank nur geringfügig.¹¹⁹ Im selben Zeitraum verdoppelten sich die Frachten der Schweizerischen Rheinflotte, und die Zahl der Flüge am EuroAirport Basel stieg stark an. Wie mit den CO₂-Emissionen aus grauer Energie umzugehen sei, ist für den Kanton nach wie vor eine ungeklärte Frage. Die sogenannte Klimajugend beobachtete diese Entwicklungen um 2020 kritisch und formulierte weitreichende Forderungen. Die Sorge blieb gross, ob Basel eine lebenswerte Zukunft hat. 2022 stimmte die Bevölkerung für eine ambitionierte Klimapolitik: Bis spätestens 2037 sollten die Emissionen auf Netto-Null sinken.

«Umweltschutz per Portemonnaie» – die Basler Energiepolitik

In den 2010er-Jahren schrieb sich die rot-grüne Regierung die «Dekarbonisierung» auf ihre Fahne: Sie investierte viel Geld in erneuerbare Energien und nahm dafür auch die Bevölkerung in die Pflicht. Das Selbstverständnis Basels als energiepolitischer Pionierkanton reichte weit zurück, in die 1980er-Jahre, als die Regierungsmehrheit noch bürgerlich war. 1984 führte der Kanton den sogenannten Energiesparrappen, eine Förderabgabe auf Strom, ein. Rund zehn Millionen Franken betrugen die Einnahmen jährlich. Der Kanton investierte das Geld in die Beratung, in die Förderung erneuerbarer Energieträger und in eine verbesserte Effizienz. Eine der Empfängerinnen war die IWB. Ohne den Energiesparrappen wäre der massive Ausbau des staatlichen Fern-

wärmenetzes in den 1990er-Jahre nicht denkbar gewesen.¹²⁰

1999 führte der Kanton zusätzlich eine Lenkungsabgabe auf den Stromverbrauch ein, ebenfalls ein Novum in der Schweiz. Ausgangspunkt dafür waren die anhaltend tiefen Strompreise, einigen Parteien zufolge hatte das falsche Anreize zum Mehrkonsum gesetzt. Neu kostete jede genutzte Kilowattstunde ein paar Rappen zusätzlich. Wer weniger Strom verbrauchte, bezahlte also weniger.¹²¹ SP-Grossrat Rudolf Rechsteiner, der das energiepolitische Instrument mitinitiierte, bezeichnete es auch als «Umweltschutz per Portemonnaie».¹²² Die Massnahmen zeigten mittelfristig Wirkung, seit 2010 war der Stromverbrauch pro Person in Basel rückläufig.¹²³

- 1 StatJB 1945–2000. Kreis 1984, S. 90. Heuss 2016, S. 340. «Vom Fussgänger zum Bussgänger», Antenne, SRF, 28.01.1966. Online: <https://www.srf.ch/play/tv/antenne/video/vom-fussgaenger-zum-bussgaenger?urn=urn:srf:video:91a3c334-b6a5-4cae-a18d-145ca140a6b8>, abgerufen am 26.06.2023.
- 2 StABS, STA DS BS 9 5117, Ratschlag betreffend die Einholung eines Gutachtens über einen Basler Gesamtverkehrsplan, 06.05.1955, S. 5.
- 3 Leibbrand 1957. Leibbrand 1964.
- 4 Eiche 2015, S. 12. Felder 2010, S. 39, 57–59, 114.
- 5 Leibbrand 1958. Felder 2010, S. 46.
- 6 Leibbrand 1958, S. 9.
- 7 BIA, BSA, FSAI 1963, S. 253–256.
- 8 Felder 2010, S. 73–74. Burckhardt 2000, S. 153–155.
- 9 Suhr 2018, S. 18. Kreis 2015, S. 283.
- 10 Kammann 1990, S. 15. Suhr 2018, S. 2–4, 17–22.
- 11 Kammann 1990, S. 129–135, 177–181, 227. «Basler Tangenten-Entscheid als Gordischer Knoten im Bundeshaus?», in: BN, 29./30.08.1964.
- 12 Bühler 1963, S. 22.
- 13 «Jeder Basler Einwohner ass 56½ Kilo Fleisch», in: Basler Volksblatt, 15.05.1950. «Die Basler essen wieder mehr Fleisch», in: NZ, 09.05.1967. StatJB 1950–1963. Haenger 2001.
- 14 «Bell möchte gern in Basel bleiben, aber...», in: BN, 23.04.1965.
- 15 Friedmann 1986, S. 97–98. Schneider-Sliwa u. a. 2001, S. 32–36. Koellreuter; Unternährer 2006, S. 120–123. SWA, H+I, C5M, Magazine Rheinbrücke AG, Bulletin, Documentation, Juni 1972.
- 16 Schneider-Sliwa u. a. 2001, S. 39–40.
- 17 Kreis 2000, S. 275. Kreis 1984, S. 88–92. Moll; Sandtner; Saner 2002, S. 108–109. StatJB 1960–1970.
- 18 Kreis 2010, S. 107–112, 130–131. Unigeschichte seit 1460: Universitätsgebäude der Moderne. Online: <https://unigeschichte.unibas.ch/behauungen-und-orte/universitaetsgebaeude-der-moderne>, abgerufen am 26.06.2023.
- 19 StABS, STA DS BS 9 7950, Bericht zu Wohnfragen im Kanton Basel-Stadt, 23.12.1986, S. 16.
- 20 StatJB 1960–1970.
- 21 Kreis 2015, S. 221, 267. Tréfas; Manasse 2006, S. 127–131. StatJB 1960–2000.
- 22 StABS, STA DS BS 9 6154, Bericht der Grossratskommission zum Ratschlag Nr. 6020 betreffend die Erweiterung der Kehrlichtverbrennungsanlage und die Erstellung eines Garagen- und Dienstgebäudes für die Kehrlichtabfuhr, 11.02.1965, S. 5–6, 20–30. Basler Stadtbuch, Chronik-Eintrag, 30.05.1969. Hodel 1995.
- 23 Weick 2018, S. 120.
- 24 Moll; Sandtner; Saner 2002, S. 52. Gräfi; Schelbert 2010, S. 103. Degen; Maeder 2011, S. 13, 23. Ehret 2021.
- 25 Regierungsrat Basel-Stadt 1975, S. 11.
- 26 Wunderle 1975, S. 51–53.
- 27 Gutzwiller 1973, S. 221–223. Felder 1991, S. 35. Kreis 2000, S. 293–298.
- 28 StatJB 1960–1974.
- 29 StABS, DS BS 8 140, Verwaltungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt für das Jahr 1973, XII. Schifffahrtsdirektion, S. 3–6, 17.
- 30 «Es geht uns zu gut», in: BZ, 25.04.2019.
- 31 Kreis 2000, S. 275. Prognos 2001, S. 9–17, 39–40. Koellreuter; Kolb; Leyboldt 2017.
- 32 «Pro und kontra Spitalvorlage», in: NZ, 29.01.1964. «Also doch «Fehlplanung des Jahrhunderts»», in: BN, 14.02.1968. Schmutz-Best 1995, S. 133–150. Unigeschichte seit 1460: Der «Basler Bürger-spitalskandal» der 1960er Jahre. Online: <https://unigeschichte.unibas.ch/behauungen-und-orte/neue-zentren-am-rand/universitaetsspital/der-basler-buerger-spitalskandal-der-1960er-jahre>, abgerufen am 26.06.2023.
- 33 Fingerhuth 1991, S. 6. Regierungsrat Basel-Stadt 1975, S. 6–11, 20–21. StatJB 1980.
- 34 ««Basel 75»: Vom Verwalten zum Regieren», in: NZ, 01.03.1975.
- 35 Regierungsrat Basel-Stadt 1975, S. 11–12.
- 36 Feldges 2005, S. 13, 121–123.
- 37 Feldges 2005, S. 133, 145–146.
- 38 StABS, STA DS BS 9 7324, Zwischenbericht 2 der Grossratskommission zum Ratschlag und Entwurf Nr. 7150 zu einem Gesetz über den Denkmalschutz, 29.06.1977, S. 12. Vinken 2010, S. 77, 87–88.
- 39 Archiv Kantonsblätter Basel-Stadt, SG 497.100, Gesetz über den Denkmalschutz vom 20.03.1980. Online: https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/497.100/versions/2487, abgerufen am 27.06.2023.
- 40 StatJB 1971, 1984.
- 41 Vinken 2010, S. 9–13, 19–20, 56–58, 207. Fingerhuth 1991, S. 8, 17–20.
- 42 StABS, PA 933a C 7-1 5, Aktionskomitee gegen den Cityring, Redemanuskript F. Witschi, 06.03.1973. Gschwind 2022, S. 162.
- 43 Braunschweig 2020, S. 7. Kupper 2003, S. 138. Wyss 2014.
- 44 Basler Stadtbuch, Chronik-Eintrag, 04.09.1970.
- 45 Portmann 1971, S. 42–43.
- 46 Carson 2007 [1962].
- 47 Meadows; Meadows; Milling u. a. 1972.
- 48 Niederer-Schmidli 1991, S. 64–70.
- 49 Jungkind 2016. Kreis 2016d.
- 50 Niederer-Schmidli 1991, S. 34–35. StatJB 1966.
- 51 Kreis 2015, S. 240.
- 52 Zürcher 1978, S. 117. Gschwend 1986, S. 245–250. Niederer-Schmidli 1991, S. 36–41.
- 53 Leuppi 1980, S. 118. Kreis 2015, S. 284. Archiv Kantonsblätter Basel-Stadt, SG 789.700, Baumschutzgesetz vom 16.10.1980. Online: https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/789.700, abgerufen am 27.06.2023.
- 54 Zit. nach: Ehrenbold 2021b, S. 67–72.
- 55 Kreis 2015, S. 243–244. Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt: Abteilung Abfall und Rohstoffe. Online: <https://www.bs.ch/wsuaue/abteilung-abfall-und-rohstoffe>, abgerufen am 12.12.2024.
- 56 «Der Mensch als Gestalter in Natur und Umwelt», in: Thurgauer Zeitung, 09.04.1980.
- 57 Steffenino 2020, S. 20. Historisches Museum Basel 2020, S. 60. Bucher 2008, S. 6. Thomann 1980.
- 58 Häni 2018, S. 17.
- 59 Kupper 2003, S. 14–16, 62.
- 60 Zit. nach Kupper 2003, S. 118.
- 61 Kupper 2003, S. 85–98. Zürcher 1978, S. 47.
- 62 «AKW-Gegner besetzen Kaiseraugst (1975)», SRF-Archiv, 11.06.2015. Online: https://www.youtube.com/watch?v=gHZt_xlab0E, abgerufen am 26.06.2023.
- 63 Niederer-Schmidli 1991, S. 53. Kreis 2000, S. 299.
- 64 Kupper 2003, S. 14. Kohn 1990, S. 155.
- 65 Erbacher 2016, S. 200. Brutschin 1995, S. 185–187.
- 66 Stefanovic 2008, S. 12–14. Erbacher 2016, S. 186, 193.
- 67 Zit. nach Ritter 2000, S. 73. Vgl. dazu auch Bachmann; Burri; Maissen 1986.
- 68 Bonvin 2020, S. 5–7.
- 69 Kreis 2016c, S. 208. Sandoz 1987, S. 18. 02.09.24 14:47:00
- 70 «Der Rest ist Risiko», Schweizerisches Sozialarchiv, Vid V_015. Online: https://www.bild-video-ton.ch/bestand/objekt/Sozarch_Vid_V_015, abgerufen am 29.06.2023. Hofmann 2008, S. 290.
- 71 Kreis 2016c, S. 213–214. Ungern-Sternberg 1991.
- 72 Mazacek; Ruppe; Griesshaber u. a. 2016. Beck 2020 [1986].
- 73 Brutschin 1995, S. 191. Sandoz 1987.
- 74 Kreis 2016c, S. 215.
- 75 Erbacher 2016, S. 203.
- 76 «Calatrava löst Grundwelle der Begeisterung aus», in: BaZ, 16.04.1988.
- 77 «Wir wollen doch kein Trampolin», in: Nordschweiz, 09.04.1988.

- 78 In verschiedenen Publikationen und Ausstellungen war die Rede von einer verpass-ten Chance, vgl. etwa Pecinska 2000. His-torisches Museum Basel 2020. «Die geträumte Stadt», Ausstellung im Museum Kleines Klingental, 2020.
- 79 Kreis 2000, S. 297. «Sparpaket für die Sa-nierung der Kantons-Finzen», Tages-schau, SRF, 13.10.1992. Online: <https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/spar-paket-fuer-die-sanierung-der-kantons-finzen?urn=urn:srf:video:4d233e81-264e-4016-a680-34e8019d8bbf>, abgeru-fen am 26.06.2023. Giudici 1993, S. 11–13.
- 80 Braunschweig 2020, S. 65–68.
- 81 Tréfás; Manasse 2006, S. 12.
- 82 Braunschweig 2020, S. 9.
- 83 Ebd.
- 84 «Abschaffung der Beihilfen: Die Haupt-akteure kommen zu Wort», in: bz Basel, 11.04.1998, S. 27.
- 85 Gschwind 2022, S. 188.
- 86 König 2010.
- 87 Frey 1997, S. 21.
- 88 Ebd., S. 23.
- 89 Werkstadt Basel: Die Zielsetzungen des Regierungsrats, 1999. Online: <http://www.werkstadt-basel.ch/information/zielset-zungen.php>, abgerufen am 26.06.2023.
- 90 Hodel 2001.
- 91 Wiener 2001, S. 14–17.
- 92 Regierungsrat Basel-Stadt 1999, S. 18–25, 36.
- 93 Ebd., S. 10, 91.
- 94 Ebd., S. 15–18, 30.
- 95 Vontobel 2001.
- 96 Archiv Kantonsblätter Basel-Stadt, SG 111.100, Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23.03.2005, Art. 55. Online: https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/111.100, abgerufen am 30.06.2023.
- 97 Blumer 2002, S. 20–21. Blumer 2001, S. 149–153. Koch 2013, S. 2982, 2988.
- 98 «Beat Jans: Diese Schwerpunkte will der Basler Regierungspräsident setzen», in: bz Basel, 10.05.2021. Online: <https://www.bzbasel.ch/basel/100-tage-im-amt-beat-jans-diese-schwerpunkte-will-der-basler-regierungspraesident-setzen-ld.2135270>, abgerufen am 30.06.2023.
- 99 StatJB 2008–2020.
- 100 2014 neues Novartis WSJ-188-Hochhaus (65 m); 2015 Roche-Turm 1 (178 m); 2016 Wohnhaus C1 Schorenweg (57 m); 2017 Grosspeter Tower (78 m); 2019 Meret Op-penheim Hochhaus (81 m); 2020 Baloise Hochhaus (89 m) und Claraturm (96 m). Vgl. Skyscraper Source Media, <https://skyscraperpage.com/diagrams/links/>, abge-rufen am 30.06.2023.
- 101 Kreis 2015, S. 280–282, 287–288.
- 102 Kreis 2015, S. 274. Meier 1993, S. 262.
- 103 StABS, Protokolle Grosser Rat, Sitzung vom 23.09.1971. «Sperrung der Innenstadt in Ba-sel», Antenne, SRF, 22.03.1972. Online: <https://www.srf.ch/play/tv/antenne/video/blickpunkt-region-sperrung-der-innenstadt-in-basel?urn=urn:srf:video:47ca4154-f709-47b3-91d9-8b3182f268a7>, abgerufen am 26.06.2023.
- 104 StatJB 1987, 1990, 2004.
- 105 Loser 2020, S. 3. Vgl. dazu auch Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt: Park-platzkataster. Online: <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strate-gien/zahlen-und-fakten#parkplatzkatas-ter>, abgerufen am 12.12.2024.
- 106 Hochparterre 2019.
- 107 Präsidialdepartement Basel-Stadt: Ent-wicklungsgebiete. Online: <https://www.bs.ch/pd/kantons-und-stadtentwicklung/stadtteile/entwicklungsgebiete>, abgeru-fen am 12.12.2024. Gerber; Kriese 2019.
- 108 Altherr; Blumer; Oldörp u. a. 2007, S. 518.
- 109 Ebd., S. 516, 519. Regierungsrat Basel-Stadt: Ratschlag Erlenmatt Erschliessung Mitte und Parkanlagen an den Grossen Rat, 16.02.2007, S. 50. Online: <https://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100236/00000236214.pdf>, abgerufen am 27.06.2023.
- 110 Medienmitteilung Grosser Rat: Das Basler Parlament verabschiedet Resolution zum Klimawandel, 20.02.2019. Online: <https://www.bs.ch/nm/2019-das-basler-parla-ment-verabschiedet-resolution-zum-klimawandel-gr.html>, abgerufen am 27.06.2023. «Basel ruft als erste Schweizer Stadt den «Klimanotstand» aus. Was be-deutet das?», in: NZZ, 20.02.2029. Online: <https://www.nzz.ch/schweiz/schueler-streik-zeigt-wirkung-basel-ruft-klimanot-stand-aus-ld.1461370?reduced=true>, ab-gerufen am 26.06.2023.
- 111 Regierungsrat Basel-Stadt 2011, S. 6, 77.
- 112 Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt: Jahresmitteltemperatur. Online: <https://statistik.bs.ch/indikatorenportal/4301>, abgerufen am 12.12.2024
- 113 Moser 2003, S. 26–27. Bundesamt für Um-welt 2015, S. 75–78.
- 114 Regierungsrat Basel-Stadt 2011, S. 5.
- 115 Archiv Kantonsblätter Basel-Stadt, SG 772.100: Energiegesetz vom 16.11.2016. On-line: https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/772.100, ab-gerufen am 30.06.2023.
- 116 Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt: Energiestatistik. Online: <https://statistik.bs.ch/indikatorenset/energiesta-tistik>, abgerufen am 12.12.2024. Statisti-sches Amt des Kantons Basel-Stadt: CO2-Emissionen. Online: <https://www.bs.ch/schwerpunkte/umweltbericht-beider-ba-sel/indikatoren-uebersicht/indikator-0808>, abgerufen am 12.12.2024.
- 117 «Grossbaustelle im Fluss: Jetzt wird der Rhein tiefer gelegt», in: bz Basel, 19.07.2018. Online: <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/grossbaustelle-im-fluss-jetzt-wird-der-rhein-tiefer-gelegt-ld.1518754>, abgerufen am 26.06.2023.
- 118 Eurostat: Municipal waste generated 2006 and 2021. Online: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Municipal_waste_statistics, ab-gerufen am 30.06.2023.
- 119 Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Kanton Basel-Stadt 2019, S. 72.
- 120 Rechsteiner 2003, S. 175. Bonilla Gurzeler 1999, S. 5.
- 121 Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt 2001.
- 122 Rechsteiner 1990.
- 123 Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt: Stromverbrauch pro Einwohner. Online: <https://www.bs.ch/schwerpunkte/um-weltbericht-beider-basel/indikatoren-ue-bersicht/indikator-0607>, abgerufen am 12.12.2024.

Gewalt gegen
die FRAU ist:
Wenn Mädchen
schlechtere
Schulbildung
erhalten

Gewalt gegen
die FRAU ist:

Gewalt gegen
die FRAU ist:

Wenn sie
bei gleichem
Wissen
erhält

FBS

Gewalt gegen
die FRAU ist:

W

Gewalt gegen
die FRAU ist:

Wenn FRAU
nicht FRAU
sein kann



Gewalt gegen
die FRAU ist:

wenn Männer
solche Männer
sind



Gewalt gegen
die FRAU ist:

Frauen im
den
thickanier

