

# Zwischennutzung im Hafen Kleinhüningen

Eigenschaften, Chancen und Werkzeuge zur Handhabung



Fachhochschule Nordwestschweiz  
Master of Science in International Management

Autor:	André Erismann
Ort, Datum:	Basel, 31.01.2011
Supervisor:	Roman Lombriser

## MANAGEMENT SUMMARY

Das Hafenareal Kleinhüningen befindet sich in einem Strukturwandel.

Einerseits finden Relokation und Neuorganisation der Hafeninfrastruktur statt, andererseits wird durch Freiwerden von Hafenfäche eine Neunutzung des Raumes möglich. Aktuell intendiert ist die Entstehung eines urbanen Stadtquartiers mit vielfältiger Nutzungsdurchmischung auf bisher von Hafenwirtschaft beanspruchten Flächen.

Eine Transformation des Hafenareals hin zu einem vitalen Stadtquartier ist ein Prozess, welcher sich, bedingt durch seine Komplexität und Reichweite, über Jahre oder gar Jahrzehnte erstreckt. Aufgrund der sich abzeichnenden langfristigen Entwicklungsphase wird ein Vorkommen von temporär nicht genutzter Fläche innerhalb dieses Prozesses sehr wahrscheinlich. Es entstehen Optionen zur Durchführung von Projekten mit temporärem Charakter, so genannte Zwischennutzung. Das Konzept Zwischennutzung definiert sich als bewusste temporäre Nutzung eines Raumes in der Zwischenzeit von Aufgabe der ursprünglichen Nutzung und Beginn der finalen Nutzung.

Die vorliegende Arbeit untersucht Möglichkeiten und Auswirkungen der Realisation solcher Zwischennutzung innerhalb des Hafen-Transformationsprozesses. Es wird in Charakteristika und Wirkungsweisen des Konzeptes Zwischennutzung eingeführt. Anhand der Konzepteigenschaften sowie einer externen Situationsanalyse wird eine mögliche Strategie zur Handhabung von entstehenden Freiflächen vorgeschlagen. Aufgrund positiver Auswirkungen im Sinne der Arealentwicklung sowie dem Beitrag zur Erreichung von intendierten Zielen, wird der taktische Einsatz des Konzeptes während der Hafentransformation vorgeschlagen. Im Rahmen praxisorientierter Prinzipien der Aktionsforschung werden im Anschluss des Strategievorschlages konkrete Werkzeuge zu dessen erfolgreichen Umsetzung aufgezeigt.

Grundsätzlich beabsichtigt die vorliegende Arbeit, anhand Darstellung von Konzepteigenschaften sowie von möglichen Werkzeugen zur Realisation von Zwischennutzung, die Schaffung einer Diskussionsgrundlage zu deren Ermöglichung sowie erfolgreichen Durchführung innerhalb des Hafen-Transformationsprozesses.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>5</b>
1.1 Hintergrund .....	5
1.1 Ausgangslage und Problemstellung .....	7
1.1.1 Restrukturierung Hafenareal.....	7
1.1.2 Geringe Verfügbarkeit von günstiger Fläche.....	9
1.1.3 Verdrängung kultureller Institutionen .....	10
1.1.4 Öffnung Hafenareal .....	10
1.1.5 Fehlendes Instrument für Zwischennutzungen.....	11
1.2 Zielsetzung.....	12
1.3 Fragestellung .....	13
1.4 Stakeholder und Abgrenzung .....	13
<b>2. Methodologie .....</b>	<b>15</b>
2.1 Research Design .....	15
2.2 Prozessmodell .....	16
2.3 Datenerhebung und Datenanalyse .....	20
2.3.1 Herangehensweise .....	20
2.3.2 Fragestellung .....	20
<b>3. Zwischennutzung .....</b>	<b>22</b>
3.1 Definition.....	22
3.2 Charakter .....	22
3.3 Was leistet Zwischennutzung.....	24
3.3.1 Miete und Ertrag .....	24
3.3.2 Unterhalt und Verfallsverhinderung .....	25
3.3.3 Standortaufwertung, Wertsteigerung und Vorbereitung der definitiven Nutzung .....	25
3.3.4 Generierung von Urbanität .....	27
3.3.5 Partizipation .....	27
3.3.6 Wirtschaftsförderung .....	28
3.4 Akteure der Zwischennutzung.....	29
3.5 Aufwärtskompatibilität und Langfristigkeit.....	31
3.6 Voraussetzungen .....	33
3.7 Negative Aspekte.....	35
3.8 Zusammenfassende SWOT-Tabelle der Konzepteigenschaften.....	36
<b>4. Fallstudie Hafentransformation .....</b>	<b>39</b>
4.1 Situationsanalyse.....	39

---

4.2	Strategie .....	41
4.3	Werkzeuge.....	44
4.3.1	Raum.....	44
4.3.2	Zeit / Mobilität.....	46
4.3.3	Finanzielle Unterstützung.....	47
4.3.4	Mietverträge.....	48
4.3.5	Infrastruktur .....	50
4.3.6	Kommunikation .....	51
4.3.7	IBA Basel 2020 .....	51
4.3.8	Trägerschaft.....	53
4.3.9	Verein NEUBASEL .....	54
4.4	Instrument.....	55
4.5	Implementation und Evaluation.....	55
<b>5.</b>	<b>Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>57</b>
<b>6.</b>	<b>Diskussion .....</b>	<b>58</b>
<b>7.</b>	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>61</b>
<b>8.</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>64</b>
8.1	Arealdossier.....	64
<b>9.</b>	<b>Ehrenwörtliche Erklärung.....</b>	<b>68</b>

# 1. EINLEITUNG

## 1.1 Hintergrund

Obwohl die Schweiz als Binnenstaat im Herzen Mitteleuropas liegt, besitzt Sie einen direkten Zugang zur offenen See. Dieser schweizerische Meeresanschluss ist dem Rhein zu verdanken. Der 1233 km lange Fluss hat seinen Ursprung in der Südostschweiz und fliesst via Bodensee an der nördlichen Schweizer Grenze entlang. Nach Basel dreht der Flussverlauf nordwärts, durchquert Deutschland und Holland um anschliessend bei Rotterdam in der Nordsee zu münden.

Der Rhein ist genügend breit und tief, um Verkehr von mittelgrossen Fracht- und Containerschiffen zulassen zu können. Ein Frachtverkehr vom Meer aus gesehen ist bis hin zu Basel kurz nach der Schweizer Grenze möglich. Da das Gewässer anschliessend nicht mehr über genügend Tiefgang für die Güterschifffahrt verfügt, ist spätestens bei Rheinfelden in der Schweiz Endstation für den Frachtverkehr.

Aufgrund dem Meereszugang sowie der geografischen Eigenschaft des Rheins als Grenzfluss zwischen mehreren Ländern, hat sich in der Region Basel eine für internationale Verhältnisse beschauliche, für einen Binnenstaat jedoch ausgeprägte Hafenvirtschaft mit diversen Hafenanlagen entwickelt. Der Binnenhafen Basel, auch genannt Port of Switzerland, gliedert sich aktuell in drei Areale: Davon das grösste und mittlerweile älteste befindet sich unmittelbar nach der Schweizer Grenze beim Dreiländereck, der sogenannte Kleinhüninger Hafen. Etwas weiter Flussaufwärts, d.h. landeinwärts kurz vor Ende der für die Grossschifffahrt befahrbaren Strecke, befinden sich der Birsfelder Hafen sowie der Auhafen bei Muttenz.

Ihren Anfang nahm die Basler Hafengeschichte zu Beginn des 20. Jahrhunderts jedoch an einem anderen Standort, dem Hafengebiet St.Johann. Seit Ende 2010 durch Umzonung und Neubau inzwischen ehemaliges Hafengebiet, entstanden hier ursprünglich die ersten Umschlagsanlagen direkt am Rhein. Das Gebiet erwies sich jedoch schon von Beginn an als flächenmässig nicht optimal und vor allem zu klein, denn die florierende Hafenvirtschaft benötigte rasch mehr Platz für professionelle Infrastruktur und Lagerraum.

Eine ausreichend grosse und geografisch geeignete Fläche war nahe der Grenze in Kleinhüningen verfügbar. Im Jahre 1914 erteilte die Stadt Basel zur Entlastung vom St.Johann den Auftrag zur Planung eines neuen Hafengebietes. 1919 wurde mit dem Bau begonnen und bereits drei Jahre später konnte 1922 das künstlich erstellte Hafenbecken 1 in Kleinhüningen eingeweiht werden. In den Folgejahren wurden anschliessend kurz darauf Krananlagen, Umschlagsinfrastruktur und Gebäude sowie ein weiteres Hafenbecken erstellt. Ein Grossteil der Anlagen auf dem Areal des Kleinhüninger Hafens stammt also aus dessen Gründungszeit im ersten Quartal des 20. Jahrhunderts. Somit besteht

die Infrastruktur im Jahre 2011 seit mittlerweile über 80 Jahren und ist aufgrund ihres Alters nicht mehr den aktuellen Anforderungen und Standards entsprechend.

Neben der Überalterung der Infrastruktur ist ausserdem eine dem Zeitgeist sowie der Warenumschlagsorganisation nicht mehr dienliche Zoneneinteilung festzustellen. Diese wurde ebenfalls in den Gründungsjahren erstellt und entspricht inzwischen nicht mehr den zeitgenössischen Anforderungen. Industrielle Anlagen wie Speichersilos und Tankanlagen befinden sich an bester Lage direkt am Rheinufer. Die ursprünglich abseits des Zentrums am Stadtrand gelegenen Infrastrukturen sind durch Stadtwachstum mehr und mehr ins Zentrum gerückt. Ökonomisch gesehen ist eine Verbauung des uferseitigen Landes durch Silos und andersartige industrielle Anlagen, welche keinen direkten Wasseranschluss erfordern, wenig sinnvoll. Dies aufgrund der Blockade von guter Wohnlage sowie der Reduktion von potentiellen Wertschöpfungsmöglichkeiten.

Bedingt durch Überalterung, Optimierung des Warenumschlags sowie Steigerung der Wertschöpfungsmöglichkeiten, wurde eine Erneuerung und Restrukturierung des Hafensareals Kleinhüningen inklusive dem Entstehen eines neuen Stadt- und Hafenquartiers beschlossen. Ein Transformationsprozess zu diesem Zweck wurde initiiert, die Planung ist im Jahre 2011 in vollem Gange. Eine ausführliche Beschreibung der intendierten Areal-Restrukturierung ist in Abschnitt 1.1.1 der vorliegenden Arbeit zu finden.

Dieser Entwicklungsprozess ist bedingt durch seine Komplexität und Reichweite von enormem Umfang und dadurch ausgeprägt verhandlungsintensiv. Aufgrund der Grösse und der Bedeutung für die Stadt Basel, die umliegende Region und die Schweiz als Ganzes, sind diverse unterschiedliche Anspruchsparteien, Ämter, Institutionen und Investoren involviert. Durch die trinationale geografische Lage ist zudem eine Koordination mit den Nachbarländern Deutschland und Frankreich vonnöten. Infolge der Komplexität und des Umfangs des Projekts ist es daher sehr schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, bereits zu Beginn des Entwicklungsprozesses einen präzisen Ablauf sowie ein definitives Endresultat zu präsentieren. Ein längerfristiger Prozess mit variablen Entwicklungsoptionen ist wahrscheinlich und absehbar.

Planung und Ausführung der Erneuerung zielen klar auf eine endgültige und definitive Nutzung ab. Dieser Endzustand des Prozesses ist jedoch, wie erwähnt, nicht unmittelbar innert kurzer Zeit sowie in exakt vordefinierten Schritten zu erreichen. Dadurch wird wahrscheinlich, dass unterschiedliche Flächen innerhalb des Transformationsprozesses von ihrer ursprünglichen Nutzung befreit werden, die zukünftige Nutzung jedoch nicht unmittelbar direkt daraufhin beginnen kann oder diese sich gar erst in der Planungsphase befindet. Es entstehen temporär nicht genutzte Flächen, sogenannte temporäre Freiflächen oder wie oftmals als Synonym dazu verwendet wird, sogenannte temporäre Räume. Diese temporären Räume auf dem Hafensareal Kleinhüningen bieten Platz und Optionen für Zwischennutzung. Denn Zwischennutzung macht sich genau diese Umstände zunutze und versteht



Ein aktiver Warenumsatz von Wasser zu Land findet aktuell praktisch ausschliesslich auf den beiden erstgenannten nördlichen Parzellen statt. Betriebsame Hafentätigkeit erfolgt auf dem Klybeckquai neben der Hafenbahn lediglich noch durch die im Energie-Dienstleistungssektor tätige Firma Migrol. Bis Ende 2011 beendet jedoch auch diese ihren Warenumsatz auf dem Klybeckquai und baut bis Ende 2012 ihre Tankanlagen und Speichersilos zurück. Das südliche der Wiese gelegene Hafengebiet wird dadurch uferseitig anschliessend, abgesehen von den temporär verwendeten Boots-Liegestellen, praktisch frei von tätiger Hafenvirtschaft.

Die heutige Anordnung der Hafeninfrastruktur erlaubt aufgrund einer starken ‚Verzettelung‘ des Warenumsatzes (Weibel, 2010) keine optimale Organisation des Warenumsatzes. So ist beispielsweise die Verknüpfung von Eisenbahn (Schiene) und Frachtschifftransport (Wasser) stark verbesserungsfähig; die Infrastruktur der Hafenbahn befindet sich aktuell grösstenteils auf der Fläche des Klybeckquais und dadurch von Orten des direkten Warenumsatzes zu weit entfernt. Zudem findet eine Verlagerung vom Massengüter-Transport wie Kohle und Stahl hin zu einer Containerlogistik statt, welche veränderte Anforderungen an die Infrastruktur stellt.

Eine Restrukturierung des Hafensareals soll neben einer Modernisierung und Kapazitätssteigerung somit primär eine Effizienzsteigerung betreffend Warenumsatz bewirken. Eine bessere Anbindung der Schiene an das Wasser erweist sich hierzu als notwendig.

Abbildung 2: *Intendierte Arealtransformation*



*Eigene Darstellung*

Da sich östlich des aktuellen Hafengebiets eine grosse brachliegende Freifläche befindet, direkt daneben das Schienennetz der Deutschen Bahn verläuft sowie etwas weiter südöstlich sich der Badische Bahnhof befindet, sehen aktuelle Pläne eine Verschiebung gewisser Teile der Hafeninfrastruktur landeinwärts Richtung Osten auf das brachliegende Gebiet vor. Diskutiert wird unter anderem der Bau eines dritten Hafenbeckens oder die Transportmöglichkeit von Containern via Förderband hin zu der neu zu schaffenden Umschlagsstation. Eine Konzentration des Warenumschlages an diesem neuen Ort durch Realisierung einer Umschlagsdrehseife mit direkter Anbindung an Bahn und Strasse wird die erwünschte Effizienzsteigerung verwirklichen.

Zusätzlich zur Optimierung des Warenumschlages wird durch landeinwärtige Verlegung der Hafeninfrastruktur Land an bester Lage frei. Wie bildlich in Abbildung 2 dargestellt, werden die Flächen des West- sowie Klybeckquais aufgrund auslaufender Baurechtsverträge schrittweise von ihrer aktuellen Nutzung befreit. Dadurch wird Raum an bester Uferlage frei, es entsteht spannende Entwicklungsfläche für ein neues Stadt- und Hafenquartier. Planungsarbeiten zur Entwicklung und Realisation eines neuen, urbanen Lebensraumes auf dieser, momentan noch vom Hafen Kleinhüningen benutzten Fläche, sind zum Zeitpunkt der Verfassung der vorliegenden Arbeit in vollem Gange.

### **1.1.2 Geringe Verfügbarkeit von günstiger Fläche**

Die Stadt Basel im Norden der Schweiz ist dicht bebaut. Freiräume und unbebaute Flächen sind nur spärlich vorhanden, die Kernregion der Stadt zeigt schweizweit einen der höchsten Anteile an Siedlungs- und Infrastrukturfläche gemessen am Total der Gesamtfläche (Bundesamt für Statistik, 2010). Durch die ausgeprägte Siedlungsdichte und geringe verfügbare Freifläche entstehen normalerweise hohe Ansprüche an Flächennutzungen sowie erhöhte Bodenpreise.

Etliche Institutionen und Projekte sind zur Realisation und zum Gedeihen jedoch auf die Verfügbarkeit von günstiger Fläche und günstigen Mietkonditionen angewiesen. Vor allem kulturorientierte Institutionen und Akteure entsprechen diesen Eigenschaften. Eine rein ökonomische orientierte Messung der Wertschöpfung im kulturellen Bereich fällt in monetärer Sichtweise meist negativ aus. Ohne Subvention ist dieser oftmals nicht überlebensfähig. Als Ertrag dieser als Kreativwirtschaft bezeichneten ‚Industrie‘ kann Innovation, Kreativitätsförderung und Ideengeneration genannt werden, Output ist somit von immaterieller Natur und nicht direkt in Barbeträgen messbar.

Unter dem Aspekt der dichten Besiedelung sowie des vorherrschenden allgemein relativ hohen Wohlstandsniveaus in der Schweiz, sind Lokalitäten, Räume und Flächen, welche der Kreativwirtschaft förderliche Charakteristika von tiefen Mietkonditionen aufweisen, sehr rar und daher aktiv förderungswürdig.

### 1.1.3 Verdrängung kultureller Institutionen

Steigender oder hoher Bodenwert macht es für Flächeneigentümer praktisch durchaus rentabler, auf Wohnungsbau oder gewerbliche Nutzung zu setzen. Publikumswirksame kulturelle Nutzungen, welche eine Öffentlichkeit generieren, sind dagegen eher mit Problemen der Lärmemissionen, Littering sowie der erwähnten geringen ökonomischen Wertschöpfung assoziiert. Durch diese attribuierten Eigenschaften besitzen sie weniger Anreiz zur Realisation für profitorientierte Grundeigentümer.

Da kulturelle Nutzungen auf marktuntypische Konditionen wie tiefe Mietpreise oder flexible Gestaltungsmöglichkeiten angewiesen sind, nisten sie sich, sofern keine direkte finanzielle Subvention verfügbar ist, an Orten ein, welche diese Eigenschaften, wenn auch nur temporär, zur Verfügung stellen. Diese Orte sind oftmals Flächen und Räume, welche in ihrer Entwicklung aktuell stillliegen oder durch ihre Eigenschaften für eine kommerzielle Vermietung nicht optimal geeignet sind. In der wohlhabenden Schweiz und dem dicht besiedelten Basel sind solche Flächen jedoch eher selten anzutreffen. Leerstand auf längere Zeit oder dauerhaft profitarme Nutzung kann mit wenig Aufwand abgewendet werden.

Angewiesenheit auf marktunübliche Konditionen bewirkt also eine starke Unterwerfung betreffend Realisationsort und bedingt hohe Flexibilität und Akzeptanz der Temporarität. Um eine kontinuierliche Verwirklichung zu erlangen, muss ein Grossteil der kulturellen Szene paradoxerweise auf starke Mobilität, Wandelbarkeit und temporäre Verortung setzen.

### 1.1.4 Öffnung Hafenable

Um einen effizienteren Warenumsatz mit Bahn und Strasse zu erreichen, werden gewisse Teile der Hafenlogistik vom Rheinufer landeinwärts hin zu einer neuen Umschlagsdrehscheibe verlagert. Diese Reorganisation des Kleinhüninger Hafenable gibt Fläche frei und öffnet Möglichkeiten zur Entwicklung eines neuen Stadt- und Hafenablequartiers.

Durch die Entlastung des Klybeckquais von aktiver Hafennutzung bis Ende 2012, kann bereits jetzt mit der Umfunktionierung von ufernahen Zonen des südlichen Teils des Hafenable hin zu einem urbanen Lebensraum begonnen werden. Gemäss Basler Regierung wird eine Strategie der ‚eigenständigen Entwicklung mit einer hohen Verdichtung, bei der ein Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Bildung, Kultur und Freizeit angestrebt wird‘ (Regierungsrat BS, 2010) verfolgt. Als erster Schritt des Transformationsprozesses Richtung urbanem und durchmischtem Stadtraum soll die Uferstrasse am Klybeckquai für die Öffentlichkeit sowie für den Langsamverkehr zugänglich gemacht werden. Ein erster Teil des Hafenable und zukünftigem Stadtquartier wird dadurch dem breiten

Publikum geöffnet. Erhofft wird durch diese Massnahme, das Gebiet in den Interessenfokus der Bevölkerung zu rücken sowie dieses dadurch zu beleben.

Ohne additionalen Förder- sowie kreative Belebungsmaßnahmen bleibt das Areal jedoch eine abgelegene und stille Ecke der Stadt. Ein stets passierbarer Eingang zum beschriebenen Gebiet ist seit langem existent, daher das Gebiet für interessierte Personen auch bereits seit längerem zugänglich. Baden ist im Rhein aufgrund des fortgeführten Schiffsverkehrs entlang dem Klybeckquai weiterhin nicht erlaubt, ferner sind anderweitige Aktivitätsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen aktuell nicht vorhanden. Es gibt also wenig Gründe, sich hierhin zu verirren (Gerny, 2011).

Im Weiteren stösst das neugestaltete Kleinbasler Rheinufer etwas südlich auf grosse Beliebtheit bei der Stadtbevölkerung. Aufgrund dessen höherer Zentralität, Bade- und Duscmöglichkeiten sowie dem Vorhandensein von gemütlichen Sitz- und Konsumationsmöglichkeiten, wird es das neu geöffnete Rheinufer im Hafensareal betreffend Urbanität und Vitalität zu Beginn stark kannibalisieren. Die angekündigte Öffnung des Areals ist somit eher eine Legalisierung des Arealbetritts und keine Belebungsmaßnahme per se. Zusätzliche Förder- und Belebungsmaßnahmen werden daher neben der reinen Arealöffnung zur Integration dieses neuen Stadtteils in das Bewusstsein der Öffentlichkeit erforderlich.

### **1.1.5 Fehlendes Instrument für Zwischennutzungen**

Wie obenstehend genannt, ist eine definitive Festlegung des exakten finalen Endzustands aufgrund der Komplexität des Hafen-Transformationsprozesses und der Involviertheit unterschiedlichster Stakeholder praktisch unmöglich. Für viele Aspekte ist daher neben der Festlegung des grundlegenden Entwicklungsplans, dessen Schritten und intendierten Zielen, eine dynamische und fortlaufende Planung während dem übergeordnet ablaufenden Prozess vonnöten.

Da aktuelle Nutzungen oftmals reichlich vor Beginn der Neunutzung ihren Standort wechseln, entsteht auf der bisherig von ihnen beanspruchten Fläche ein temporärer Leerstand und dadurch Möglichkeiten für Zwischennutzungen. Welche Eigenschaften und mögliche Wirkungen das Konzept der Zwischennutzung birgt, wird im weiteren Verlauf der Arbeit präsentiert.

Aufgrund der Abhängigkeit der Arealflächen von ihrem übergeordneten, wie erwähnt oftmals aber noch nicht im Detail konkret feststehenden Entwicklungsablauf, ist eine dynamisch Planung vor allem bezüglich möglichen temporären Nutzungen von entstandenen Freiflächen eminent wichtig. Zwischennutzungen dürfen den übergeordneten Entwicklungsprozess nicht stören oder hindern. Im Gegenteil, ihre Gewährung soll diesen unterstützen und durch ihre Wirkungen zur Realisation von primären Zielen, wie beispielsweise dem Entstehen von Urbanität im neuen Stadtquartier, beitragen. Zur Koordination und Steuerung von Zwischennutzungen werden daher Instrumente notwendig, die es einer Koordinationsstelle ermöglichen, temporäre Nutzungen gemäss den Leitvorstellungen und

den Vorgaben der übergeordneten Institution und nach deren Plan zu steuern, jedoch auch flexibel den sich verändernden Gegebenheiten anzupassen.

Fehlen richtungsweisende Strukturen betreffend Freiflächenmanagement und ein Instrument zu dessen Durchführung, droht aufgrund von Koordinationsverlust, steigendem Arbeitsaufwand, sinkender Motivation seitens des Grundverwalters und nicht-Erfüllung der Anforderungen an Zwischennutzungsprojekte eine Absage an diese und dadurch ein Verlust der potentiellen und positiven Wirkungsweisen.

Gemäss dem Wissen des Autors ist ein solches Steuerungsinstrument bei den Schweizerischen Rheinhäfen aktuell nicht verfügbar. Die vorliegende Arbeit verfolgt daher die Absicht, ein solches zu entwickeln.

## 1.2 Zielsetzung

Die Ermöglichung von Zwischennutzung auf temporären Freiflächen innerhalb des Transformationsprozesses des Hafensareals Kleinhüningen sowie das Aufzeigen von Massnahmen und Hilfsmitteln zur reibungslosen, effektiven sowie für alle involvierten Parteien möglichst wirkungsvollen Durchführungsweise stehen im Zentrum der vorliegenden Arbeit. Zielverfolgung findet anhand aufzeigen von allgemeinen Eigenschaften und Möglichkeiten von Zwischennutzungen bezogen auf die Situation des Kleinhüninger Hafensareals sowie der Entwicklung eines Instrumentariums zu deren dynamischen Handhabung statt.

Tabelle 1: *Zielstellung der vorliegenden Arbeit*

<b>Übergeordnetes Ziel:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermöglichung von reibungsloser und wirksamer Zwischennutzung auf temporären Freiflächen innerhalb des Kleinhüninger Hafensareal-Transformationsprozess</li> </ul>
<b>Aufzeigen der Eigenschaften von Zwischennutzung anhand</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erläuterung der wichtigsten Charaktereigenschaften.</li> <li>• Auflistung von Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken sowie deren Evaluation im Kontext der Hafensituation.</li> <li>• Aufzeigen von nutzensteigernden Faktoren für die Arealentwicklung, dies im wirtschaftlichen wie auch im kulturellen Sinne.</li> <li>• Darstellung der verschiedenen involvierten Kulturen (Ökonomie vs. Kreativwirtschaft).</li> <li>• Benennung von möglichen Faktoren zur Vereinfachung der Koordination und Kooperation.</li> </ul>
<b>Entwicklung eines Werkzeugkastens zu Händen SRH anhand</b>

- 
- Aufzeigen von aktuellen wie auch idealen Voraussetzungen zur Realisation von Zwischennutzung.
  - Entwicklung eines Strategievorschlages zum Freiflächenmanagement.
  - Präsentation einzelner Massnahmen / Werkzeuge zur Durchführung von reibungsloser sowie wirkungsvoller Zwischennutzung.
  - Beispielhafte Analyse unterschiedlicher Parzellen anhand des entwickelten Instruments.
- 

### 1.3 Fragestellung

Zur Zielerreichung werden folgende Fragestellungen formuliert sowie im weiteren Verlauf der Arbeit beantwortet.

Tabelle 2: *Fragestellung der vorliegenden Arbeit*

- 
- Was sind Eigenschaften und Wirkungsweise von Zwischennutzung?
  - Welche Möglichkeiten entstehen im Laufe des Hafentransformationsprozesses betreffend Zwischennutzung?
  - Welche dieser Möglichkeiten sind im ökonomischen Sinne optimal?
  - Welche im kulturellen Sinn? Wo bestehen Synergien und gegenseitige Ergänzungen?
  - Welche Chancen und Risiken entstehen dabei?
  - Wie können diese Faktoren ausbalanciert werden, d.h. wie wird eine optimale win-win Situation ermöglicht, herbeigeführt und aufrechterhalten?
  - Welche Werkzeuge bestehen zur Handhabung von Zwischennutzung? Inwiefern sind diese auf den Kontext der Hafensituation anwendbar?
- 

### 1.4 Stakeholder und Abgrenzung

Die vorliegende Arbeit richtet sich an die Geschäftsstelle der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH).

Da sich praktisch die gesamte Fläche des Hafensareals Kleinhüningen unter der Verwaltung der SRH befindet, fokussiert die Fragestellung sowie die inhaltliche Ausrichtung der vorliegenden Arbeit auf Interessen und Eigenschaften der SRH.

Die Analyse zur Handhabung von Zwischennutzungen wird unter Berücksichtigung der spezifischen Arealeigenschaften des Kleinhüninger Hafens erarbeitet und soll der SRH als Steuerungswerkzeug von Zwischennutzungen auf genanntem Areal dienen. Ein gewisses Verallgemeinerungspotential

aufgrund allgemeingültiger Eigenschaften von Zwischennutzungen soll dabei jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Neben den Schweizerischen Rheinhäfen sind vor allem die Stadt Basel und deren diverse behördliche Instanzen als Hauptakteure zu nennen. Ferner sind diverse unterschiedliche weitere Parteien in den Restrukturierungsprozess direkt oder indirekt involviert, dies sind unter anderem die beiden Nachbarländer Deutschland und Frankreich, ansässige Firmen, die Schweizerischen sowie die Deutschen Bundesbahnen, Städteplaner, Investoren, aktive Quartiervereine sowie mit grosser Wahrscheinlichkeit noch etliche dem Autor unbekanntere Parteien mehr. Aufgrund der enormen Komplexität kann und wird auf diese weiteren Parteien nicht im Detail eingegangen. Wo angebracht oder notwendig wird auf diese verwiesen, die Arbeit wird jedoch klar zuhanden der SRH verfasst.

Wie im Abschnitt ‚Hintergrund‘ erwähnt wurde, verteilt sich die Basler Hafenwirtschaft auf drei unterschiedliche Hafengebiete (Kleinhüningen, Birsfelden, Muttenz). Durch den organisatorischen Zusammenhang der drei räumlich separierten Hafensareale sind Auswirkungen des Transformationsprozesses des Kleinhüninger Hafensareals auf die anderen beiden Hafengebiete sehr wahrscheinlich. Da dieser jedoch klar auf das Kleinhüninger Hafengebiet ausgerichtet ist, neue Stadtquartierentwicklung ausschliesslich hier stattfindet, temporäre Freiflächen daher primär in diesem Areal entstehen und Auswirkungen auf die anderen beiden Gebiete erst im späteren Verlauf (für Aussenstehende) deutlich werden, sind Auswirkungen auf den Birsfelderhafen sowie den Auhafen nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Aufgrund der grossen Bedeutung der Hafensarealentwicklung für die Stadt Basel und der Einflussnahme von verschiedenen Planungsstellen, werden oder wurden bereits etliche Studien zur Arealentwicklung in Auftrag gegeben. Der Autor ist in keiner der offiziell involvierten Parteien intern vertreten und hat deshalb keinen Zugang zu diesen nicht veröffentlichten Studien sowie keine Kenntnis von exakt ablaufenden Planungsprozessen und genauen Ist-Zuständen des Transformationsprozesses.

Ferner möchte an dieser Stelle noch erwähnt werden, dass es in der vorliegenden Arbeit um ein Aufzeigen von allgemeinen Charakteristika von Zwischennutzungen sowie deren spezifischen Möglichkeiten bezogen auf das Hafensareal Kleinhüningen geht. Da einzelne Zwischennutzungsprojekte stark vom jeweiligen Ort und der jeweiligen Situation abhängig sind, wird auf eine Beschreibung von diversen an anderen Orten realisierten Zwischennutzungen verzichtet. Lediglich dort wo angebracht und zur Erläuterung des Inhalts förderlich, wird kurz auf vergleichbare Situationen verwiesen.

## 2. METHODOLOGIE

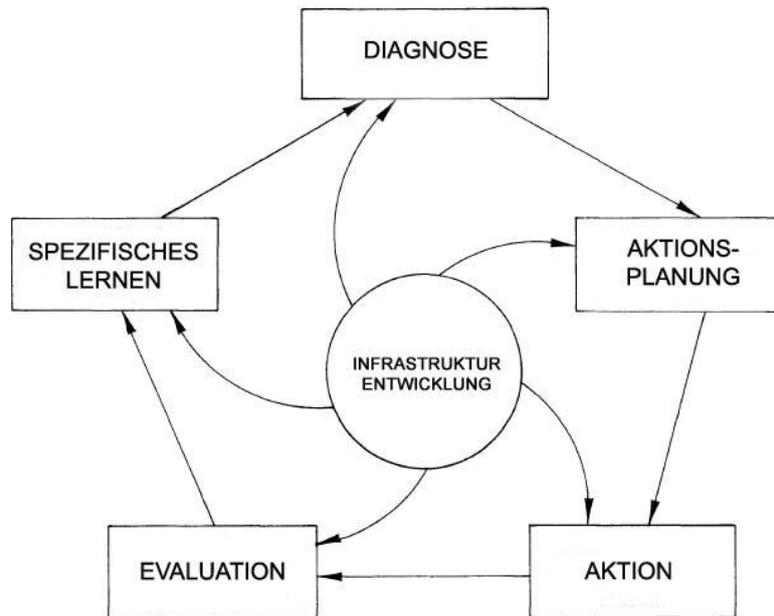
### 2.1 Research Design

Die vorliegende Arbeit bezweckt eine Ermöglichung der Realisation von Zwischennutzung während dem Hafentransformationsprozess. Der Arbeit unterliegt also eine Intention, namentlich das Konzept Zwischennutzung zu etablieren, sowie Werkzeuge zu dessen optimaler und möglichst effektvollen Durchführung aufzuzeigen. Sie verfolgt das duale Ziel des gleichzeitigen Beitrages zu praktischen Angelegenheiten (Hafentransformation) sowie des wissenschaftlichen Beitrages zur Sozialforschung (Datensammlung). Durch die Absichtsverfolgung der Situationsbeeinflussung sowie dem gleichzeitigen Ergänzen von Wissensständen (Susman & Evered, 1978), gliedert sich die Studie unter die Prinzipien der Aktionsforschung. Das Konzept und der Begriff Aktionsforschung gehen auf Kurt Lewin zurück, welcher diese handlungsorientierte Forschungsweise 1968 begründete und im Original ‚Action Research‘ nannte. Lewin erkannte, dass zur erfolgreichen Problembehandlung die drei Fragen 1. Wie ist die gegenwärtige Lage? 2. Wo liegen die Gefahren? und 3. als Wichtigstes: Was sollen wir tun? (Lewin, 1968) beantwortet werden sollten. Eine ausschliesslich empirische Analyse, welche lediglich den Ist-Zustand feststellt und somit nur die Frage 1 beantwortet, genügt dazu nicht. Die Aktionsforschung geht also im Gegensatz zur klassischen Sozialforschung, welche grösstenteils aus Erstellung einer Hypothese, Datenerhebung, deren Analyse sowie anschliessender Theoriebildung besteht, einen Schritt weiter. Dies, indem sie einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt und versucht, neben der Situationsanalyse, bereits konkrete Handlungsanstösse zu bewirken.

Sinngemäss wird Aktionsforschung von Rapoport (1970, in Susman & Evered, 1978) definiert: Aktionsforschung beinhaltet das duale Ziel, einen gleichzeitigen Beitrag zu praktischen Anliegen von Personen mit einer unmittelbaren Problemstellung sowie zur Sozialwissenschaft zu leisten, dies durch Zusammenarbeit innerhalb gegenseitig ethisch vertretbaren Rahmenbedingungen.

Da sie auf das Lösen von tatsächlichen Problemen fokussiert, bezieht sich die Aktionsforschung auf reale Situationen und nicht auf arrangierte experimentelle Studien (O’Brien, 1998). Durch wissenschaftliches Arbeiten werden zu diesen konkreten Situationen Handlungsaktionen erarbeitet, durchgeführt, und anschliessend erneut wissenschaftlich ausgewertet; was wiederum zu neuen Handlungsaktionen führen kann. Der zyklische Prozess (Abbildung 3) soll ein kontinuierliches Lernen und graduelles Problemlösen bezüglich real existierender Situationen ermöglichen.

Abbildung 3: Zyklischer Prozess der Aktionsforschung



Aus Susman & Evered, eigene Übersetzung, S. 588

Mit diesem Ansatz des gleichzeitigen wissenschaftlichen Forschens einhergehend mit realitätsbezogener Handlungsplanung kann Aktionsforschung zu einem dienlichen Instrument der Organisationsentwicklung werden. Das praxis- und handlungsorientierte Forschen wird vom Autor als sehr sinnvoll und zweckmässig empfunden, weshalb die Prinzipien sowie der der Aktionsforschung unterliegende Strukturprozess in der vorliegenden Studie verfolgt werden. So wird denn die Rolle des Aktionsforschers gemäss O'Brien (1998) auch als Vermittler zwischen den Parteien definiert. Er soll den Dialog fördern, Beteiligte zur Reflexion verleiten sowie diese mit periodischen Berichten zur aktuellen Lage versorgen. Konkret soll Aktionsforschung also den laufenden Prozess unterstützen und fördern, die erwähnten Berichte sind keine abschliessende Erklärung der Fakten, sondern ein Beitrag zur laufenden Diskussion unter Kollaborateuren und Entscheidungsträgern (O'Brien, 1998). Diesen Absichten ist die vorliegende Arbeit verschrieben.

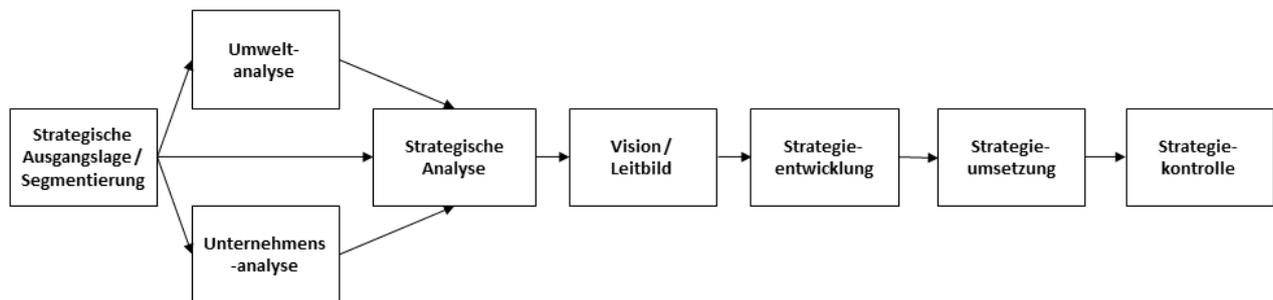
## 2.2 Prozessmodell

Zur Zielverfolgung der Ermöglichung von Zwischennutzung und dem Aufzeigen von Möglichkeiten einer effizienten Durchführungsweise auf dem Kleinhüninger Hafeneareal wird im Folgenden ein systematischer Prozess verfolgt. Da zwischen dem Prozess der Aktionsforschung und dem Prozess des Strategischen Managements grosse Ähnlichkeiten festzustellen sind, werden diese zusammengeführt und daraus ein eigener Strukturprozess erstellt.

Aktionsforschung verfolgt den zyklischen Prozess der Diagnose, Aktionsplanung, Aktion, Evaluation und dem daraus resultierenden spezifischen Lernen, was wiederum zu erneuter Situationsanalyse und daraus resultierenden Handlungsplanungen führt. Im Zentrum des Strategischen Managements stehen in ähnlicher Weise Initiierung, Planung und Umsetzung von Tätigkeiten, die dazu dienen, die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten oder auszubauen (Lombriser und Abplanalp, 2010).

Der Strategieprozess wird von Lombriser und Abplanalp in acht Elemente unterteilt, diese sind in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Prozess des strategischen Managements



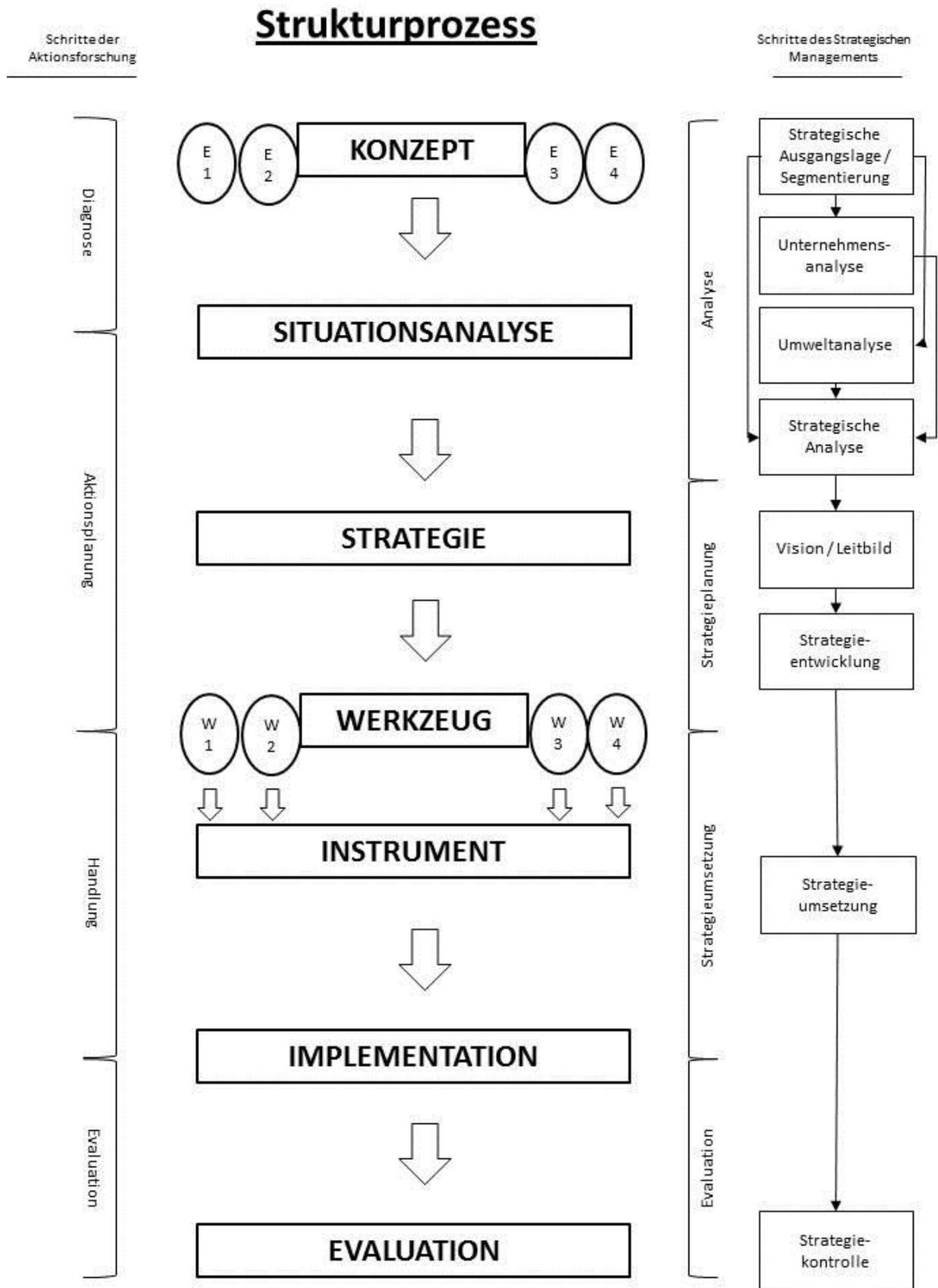
Aus Lombriser & Abplanalp, S. 50

Grundsätzlich können in beiden Modellen Phasen der Informationsanalyse, der Aktions- oder Strategieentwicklung und der Aktions- oder Strategieumsetzung festgestellt werden.

Ein Zusammenführen dieser beiden Abläufe unter Berücksichtigung der intendierten Absichten der vorliegenden Arbeit führt zu dem in Abbildung 5 dargestellten Prozessmodell. Mittig werden Stufen des eigenen und im weiteren Verlauf der Arbeit verfolgten Ansatzes dargestellt, am linken Rand befinden sich entsprechende Schritte der Aktionsforschung, am rechten Rand diejenigen des Strategieprozesses nach Lombriser und Abplanalp.

Im Folgenden werden Begriffe des Strategischen Managements verwendet, wobei der entsprechende Begriff der Aktionsforschung jeweils in Klammern angegeben wird. Im Rahmen der Informations- und Situationsanalyse (Diagnose) werden für den Hafentransformationsprozess relevante, aktuell existierende Gegebenheiten festgehalten. Eine Analyse der Umwelt findet Stichpunktartig anhand einer PESTEL-Analyse statt. Diese ist eine durch die Kategorien *Legal* (Rechtliche Lage) und *Environmental* (Umwelt) erweiterte Form der zur Elaboration von Makrofaktoren der Umwelt verwendeten PEST-Analyse (auf Deutsch auch STEP genannt) und listet Faktoren der einzelnen Kategorien auf, welche einen Einfluss auf das zu untersuchende Thema haben können.

Abbildung 5: Prozessmodell der vorliegenden Studie



Eigene Darstellung

Tabelle 3: *Faktoren der PESTEL-Analyse und deren Inhalt*

	<b>Faktor</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>P</b>	<i>Political</i>	Art und Ausmass der Involviertheit von Regierung und Behörden am Transformationsprozess
<b>E</b>	<i>Economic</i>	Ökonomische Faktoren wie Wirtschaftswachstum, Konjunkturzyklen oder die Verfügbarkeit von Ressourcen
<b>S</b>	<i>Social</i>	Werte, Lebensstil, Demografische Einflüsse, Bildung, oder andere Bevölkerungscharakteristiken
<b>T</b>	<i>Technology</i>	Technologische Aspekte wie Forschung und Entwicklung, neue Produkte, Produktlebezyklen
<b>E</b>	<i>Environmental</i>	Ökologische Faktoren, Eigenschaften des Umfeldes
<b>L</b>	<i>Legal</i>	Rechtliche Faktoren

Neben der Situationsanalyse durch Auflistung von extern beeinflussenden Faktoren wird im Rahmen der Analysephase (Diagnose) in das Konzept ‚Zwischennutzung‘ eingeführt. Dessen Eigenschaften, welche im Prozessmodell exemplarisch mit *E1*, *E2*, *E3* usw. gelistet sind, werden vorgestellt und im Kontext der Hafentransformation evaluiert. Zur vereinfachten Übersicht werden diese Eigenschaften anschliessend in einer SWOT-Tabelle zusammengefasst.

Eine Unternehmensanalyse, welche als einzelner Schritt im Strategieprozess von Lombriser und Abplanalp im Rahmen der Analysephase aufgeführt ist, wird aufgrund der externen Position des Autors und der daraus resultierenden fehlenden Firmeneinsicht nicht durchgeführt.

Aus dem Zusammenführen der Situationsanalyse und den Eigenschaften des Konzeptes Zwischennutzung wird eine mögliche Strategie (Aktionsplanung) betreffend deren Realisation im Rahmen des Hafen-Transformationsprozesses entwickelt.

Zu deren erfolgreichen Umsetzung werden im Anschliessenden einzelne Werkzeuge vorgestellt. Diese sollen zusammengefasst ein Instrumentarium in die Hand geben, welches eine effiziente und professionelle Durchführung des diskutierten Konzeptes ermöglicht.

Eine mögliche Implementierung des vorgeschlagenen Instrumentes wird angesprochen. Die konkrete Durchführung des Konzeptes Zwischennutzung unter Handhabung der präsentierten Werkzeuge sowie deren Evaluation liegen jedoch ausserhalb der Reichweite dieser Arbeit.

## 2.3 Datenerhebung und Datenanalyse

### 2.3.1 Herangehensweise

Zur Analyse der Fragestellung wird eine qualitative Forschung im Rahmen der Aktionsforschung betrieben. Konkret bedeutet dies, neben der Darstellung von relevanten theoretischen Konzepten, welche im nächsten Abschnitt behandelt werden, Möglichkeiten konkreter Handlungsweisen aufzuzeigen sowie Ratschläge respektive Werkzeuge zu deren Handhabung zu entwickeln. Die Datengeneration erfolgt anhand des qualitativen Forschungsansatzes durch Interviews mit Experten. Diese Experten sind Personen, welche in für die Fragestellung relevanten Bereichen ein grosses Fachwissen vorweisen. Als relevante Bereiche können Zwischennutzung, Hafenwirtschaft und Stadtentwicklung genannt werden.

Tabelle 4: Übersicht auf Interviewpartner

PERSON	TÄTIGKEIT	ERFAHRUNGSGEBIET
Lukas Pfeifer	Lehrer an FMS, Zwischennutzer, Organisator OpenAir-Festival HillChill, Betreiber Hauptquartier	Aktiver Zwischennutzer, Eventorganisation, Kulturszene
Philippe Cabane	Stadtplaner, Stadtentwickler	Stadtplanung, Initiierung von Zwischennutzung, Architektur, Kulturszene
Martin Josepy	Architekturhistoriker, Stadtplaner	Stadtplanung, Architektur, Kulturszene
Martin Dätwyler	Bereichsleiter Verkehr und Raumentwicklung, Handelskammer Beider Basel	Wirtschaftsförderung, Standortförderung, Hafenökonomie
Anton Marty	Projektmanagement Kultur, Architektur & konkrete Stadtentwicklung, Betreiber Ostquai & Voltahalle	Umnutzungen, Kulturszene, Hafententwicklung

### 2.3.2 Fragestellung

Die in Tabelle 4 gelisteten Personen werden mit folgenden Fragen konfrontiert (siehe Tabelle 5). Zusätzlich werden den einzelnen Experten zu ihrem Themengebiet spezifische Fragen gestellt, welche zur Zielverfolgung zusätzliche Informationen generieren sollen.

Tabelle 5: *Fragestellung*

<b>1.</b>	<b>Wie sieht ihre Beziehung zum Hafen Basel aus?</b>		
	1.1	Persönlich	
	1.2	Beruflich	
<b>2.</b>	<b>Was sind Ihre Ansprüche an das Resultat des Hafen-Transformationsprozesses?</b>		
	2.1	Allgemein	
	2.2	Wirtschaftlich	
	2.3	Stadt / Bezüglich Nutzungsvielfalt	
	2.4	Kulturelle Nutzung des Hafensareals	
<b>3.</b>	<b>Wie stehen Sie zum Konzept Zwischennutzung?</b>		
	3.1	Möglichkeiten	
	3.2	Stärken	
	3.3	Schwächen	
	3.4	Voraussetzungen	
<b>4.</b>	<b>Welche eigenen Erfahrungen haben sie damit gemacht?</b>		
	4.1	Allgemein	
	4.2	Beruflich	
	4.3	Positiv	Was wurde konkret bewirkt?
	4.4	Negativ / Gefahren	
	4.5	Welche Mittel haben Sie angewandt?	

### 3. ZWISCHENNUTZUNG

#### 3.1 Definition

Der Begriff Zwischennutzung steht für die vorübergehende Nutzung eines brachliegenden Raumes. Zwischennutzung bezeichnet also den temporären und befristeten Gebrauch von Räumen und Freiflächen in der Zwischenzeit von Aufgabe einer früheren und Realisierung einer zukünftigen Nutzung (Bürgin, 2010).

Oftmals wird für das zeitlich begrenzte Nutzen von Räumen und Flächen auch der Begriff *temporäre Nutzung* verwendet. Im Gegensatz zum Begriff Zwischennutzung, welcher durch das Wort ‚zwischen‘ ein klares Vor- und Nachher beinhaltet, impliziert der Begriff temporäre Nutzung einen offeneren und weniger deutlich abgegrenzten Horizont der zeitlichen Begrenzung. Nichtsdestotrotz bezieht er sich analog zum Begriff Zwischennutzung auf die Realisation von Projekten im Raum, welcher einer zeitlich befristeten Verfügbarkeit unterliegt. Diese beiden Ausdrücke werden daher im Folgenden synonym verwendet.

#### 3.2 Charakter

Aufgrund von kontinuierlich stattfindender Veränderung und Entwicklung in städtischen Gebieten entstehen Flächen und Räume, welche temporär nicht verwendet werden. Um- oder Wegzug von Industrie- oder Gewerbebetrieben bedeutet ein freierwerden von Raum und Fläche. Dieser bisher beanspruchte Raum kann einer Neunutzung zugeführt werden. Meist ist eine solche Neunutzung jedoch nicht unmittelbar nach Beendigung der bisherigen Nutzung verfügbar oder ist nicht nahtlos anschliessend durchführbar, wodurch eine temporäre Raumsituation von Leerstand und daher Möglichkeiten der Zwischennutzung entstehen. Zwischennutzungen sind also immer eng mit Transformationsprozessen im Raum verbunden (Lange et al., 2007). Da sich diese in städtischen Gebieten viel öfters und viel schneller abwickeln als in ländlichen, kann das Konzept Zwischennutzung eher als urbanes Phänomen bezeichnet werden.

Sogenannte temporäre Nutzungen, welche sich freistehende Räume und Flächen zunutze machen, bezeichnen gemäss Definition Projekte der Raumnutzung, welche von Beginn an der Idee der befristeten Existenz unterworfen sind. Nicht jedoch die Nutzungsdauer an sich steht im Zentrum, denn von genügender Entfernung betrachtet, ist jede Nutzung temporär (Temel, 2006), sondern die Idee, aus der gegebenen Situation der Temporalität eigene Qualitäten zu ziehen. Durch die zeitliche Begrenzung der erwarteten Nutzungsdauer entstehen gewisse spezifische Eigenschaften der möglichen Nutzungen, wie beispielsweise die Unmöglichkeit von grösseren finanziellen Investitionen

in temporäre Projekte oder das praktisch zwangsläufige übernehmen von Flächen und Räumen, so wie sie vorgefunden werden. Da die Dimensionen und Dispositionen der ursprünglichen und provisorischen Nutzung jedoch oft stark voneinander abweichen, bieten zwischengenutzte Gelände räumlich-architektonisch häufig ein reizvolles Ambiente mit hoher Ausstrahlungskraft (Bürgin & Cabane, 1999).

In diesen temporären Räumen lassen sich aufgrund der spezifischen Eigenschaften, welche in den folgenden Abschnitten beschrieben werden, Projekte realisieren, die an anderen Orten und unter anderen Bedingungen nicht durchführbar wären. Gemäss Oswald (2002) können Brachflächen Keimzellen für Urbanismus sein. Residualräume, wie temporäre Freiflächen von Oswald genannt werden, können als Brutkästen zur Züchtung neuer Aktivitäten fungieren (Oswald, 2005). Dies, da sich in der temporären Raumsituation Ideen und Projekte unter marktunüblichen Konditionen ohne grösserem finanziellen Risiko ausprobieren und verwirklichen lassen. So machen sich Raumpioniere, wie Akteure der Zwischennutzung von Lange et al. (2007) genannt werden, denn zur Realisation ihrer Ideen und Vorhaben genau diese speziellen Gegebenheiten bewusst zunutze.

Im Fokus steht denn auch eine Verwirklichung von Ideen und nicht eine kommerzielle Verwendungsweise der temporären Raumsituation. Arlt (2003) stellt passend dazu fest: „Ob es sich nun um einen Club, eine Galerie oder eine Bar handelt, es geht nie nur um das Geld, sondern um das Umsetzen eigener Vorstellungen.“

Realisation von eigenen Projekten im urbanen Raum ist für viele Bewohner der Stadt von Interesse. So kann denn gemäss Bürgin (2010) Zwischennutzung im zentralen Siedlungsgebiet von grossen und mittleren Städten primäre urbane Bedürfnisse befriedigen. Dazu gehören in erster Linie Einrichtungen der Kultur und Soziokultur (Veranstaltungs- und Ausstellungsräume, Künstlerateliers, Proberäume für Bands, Studios für Tanz und Theater) und des Nachtlebens (trendige Bars, Clubs und Restaurants), ebenso wie Büro- und Werkstattnutzungen für die Kreativwirtschaft und innovatives Kleingewerbe.

Einführend in das Themenfeld Zwischennutzung möchte hier noch dessen Wandel von einem experimentellen hin zu einem etablierten Konzept erwähnt werden. Dessen wahrgenommene Eigenschaften sind heutzutage anders als in den Anfangsjahren (Josephy, 2010). Idee und Konzept der Zwischennutzung sind Ende der 1990er Jahre bedingt durch Wandel und Modernisierung der Industrie und deren Infrastrukturen aufgekommen. Der anfängliche Charakter war geprägt von einer Mentalität der Guerillataktik zur Beschaffung von Fläche und nutzbarem Raum. Personen der Zwischennutzung konnten als Raumpioniere bezeichnet werden. Heutzutage ist eine Bezeichnung als Pionier höchstens bezüglich der Nutzung von einzelnen Flächen möglich, denn aufgrund vielfach erwiesener positiven Auswirkungen auf zwischengenutzte Gebiete fand allmählich eine Bildung von Akzeptanz und Etablierung des Konzeptes Zwischennutzung statt. Heutzutage werden dem Konzept klar entwicklungsprägende und entwicklungsfördernde Attribute unterstellt, eine wirkliche

Einbettung in Entwicklungsprozesse von Anfang an sowie das Zugeständnis von Partizipation an Entscheidungsprozessen ist jedoch in den meisten Fällen immer noch Zukunftsmusik.

Welche Charakteristiken das Konzept Zwischennutzung nun im Detail aufweist sowie welche Wirkungsweisen durch dessen Umsetzung erzielt werden können ist Inhalt der folgenden Abschnitte.

### **3.3 Was leistet Zwischennutzung**

#### **3.3.1 Miete und Ertrag**

Leerstehende Flächen sind oftmals mit einer Unsicherheit betreffend dem weiteren exakten Verlauf der Entwicklung verbunden. Auch wenn Absichten und Projekte für die weitere Verwendung bestehen, sind diese oft zeitlich nicht klar konkretisierbar. Dies aufgrund ausstehender Bewilligungen, dem Mitspracherecht diverser unterschiedlicher Stakeholder oder gar bedingt durch fehlende finanzielle Mittel. Leerstand eines Areals, auch wenn nur zeitlich befristet, ist unter wirtschaftlicher Betrachtungsweise wenig sinnvoll. Denn durch Leerstand werden keine Mieteinnahmen generiert, ferner können Kosten für Unterhalt und eventuell spätere Reparaturen aufgrund Verfall oder Vandalismus anfallen.

Eine Vermietung der Fläche unter normalen marktökonomischen Bedingungen ist jedoch aufgrund der vorhandenen Situation der zeitlichen Limitation nicht möglich. Durch die zeitlich befristete Nutzungsmöglichkeit können keine grösseren Investitionen in die Fläche getätigt werden und keine langfristig ansässigen Projekte entwickelt werden. Daher ist eine fehlende Bereitschaft zur Bezahlung von regulären Mietpreisen seitens der Mieterschaft verständlich.

Ein Flächeneigentümer kann durch ein Verzicht auf marktübliche Mietpreise und der Bereitschaft, nur einen sehr geringen, wenn nicht sogar symbolischen, Mietzins zu verlangen, neuen Nutzern den temporären Zugang zum Areal ermöglichen. Diese, sogenannte Zwischennutzer, stimmen dem Prinzip ‚günstige Fläche gegen befristete Nutzung‘ zu (Lange et al., 2007), denn aufgrund ihrer beschränkten finanziellen Mittel wären ihre Ideen und Projekte unter marktüblichen Konditionen und normalen Mietpreisen erst gar nicht realisierbar.

Ein totales Fehlen von Mieteinnahmen kann also durch die Akzeptanz von tiefen Mietzinsen umgangen werden. Dennoch sollten die aus Zwischennutzung direkt gewonnen monetären Einnahmen als gering erachtet werden und nicht im Hauptinteresse liegen. Ertrag und Nutzen für den Vermieter fallen eher in indirekter Weise, wie beispielsweise Kostenersparnis sowie in Form von Identitätsbildung eines Areales durch Adressbildung und Generierung von Urbanität, an. Diese ‚Erträge‘ werden in den weiteren Abschnitten beschrieben.

### 3.3.2 Unterhalt und Verfallsverhinderung

Kostensenkende Faktoren fallen bei Zulassung von Zwischennutzung für den Flächeneigentümer hauptsächlich durch reduzierte Unterhaltskosten für das Areal an. Im Gegenzug zu tiefen Mietkonditionen kann beispielsweise eine Unterhaltsvereinbarung mit den Zwischennutzern abgeschlossen werden. ‚Miete‘ für eine Fläche kann indirekt in Form von Unterhaltsarbeiten an der Fläche bezahlt werden. Diese stösst in der Regel auf grosse Akzeptanz, denn Zwischennutzer pflegen aus Eigeninteresse das Areal und investieren Zeit und Aufwand, aber auch gewisse finanzielle Mittel in den Unterhalt der Fläche. Pflege und Instandhaltung wird also von den Zwischennutzern selber übernommen, für den Flächeneigentümer wird die Anstellung und Bezahlung eines Abwartes zum Unterhalt der Fläche dadurch überflüssig. Die Anwesenheit von Zwischennutzern und dadurch Betriebsamkeit auf dem Areal kann ferner Vandalismus sowie die Einnistung von ungebetenen Gästen wie Drogenkonsumenten abschrecken. Durch Verzicht auf die Anstellung von Security-Personal oder die Übergabe dieser Aufgabe in die Hände der Zwischennutzer kann weitere Kostenersparnisse für den Flächeneigentümer realisiert werden.

### 3.3.3 Standortaufwertung, Wertsteigerung und Vorbereitung der definitiven Nutzung

Mieteinnahmen und Kostensenkung sind direkt quantifizierbar, die im Weiteren beschriebenen positiven Effekte sind von wertsteigerndem Charakter und zahlenmässig nicht direkt erfassbar.

Leerstand und Inaktivität von grösseren Flächen sind für das Stadtleben wenig attraktiv und können wie oben erwähnt sogar Vandalismus und andere ungebetene Gäste anziehen. Die Verwahrlosung eines Areals kann gemäss Lange et al. (2007) sogar über die eigentliche Fläche hinaus negativ auswirken und einen Abwärtstrend eines ganzen Quartieres erzeugen oder verstärken. Zudem können grössere ungenutzte Gebiete Barrieren in der Stadt bilden und Quartiere voneinander trennen (Lange et al., 2007). Das Kleinhüninger Hafensareal bildet aktuell eine solche raumtrennende Barriere für die beiden Basler Stadtquartiere Klybeck und Kleinhüningen, da es diese vom Gewässer des Rheins praktisch vollständig abschneidet. Hier kann man zwar festhalten, dass aktuell nicht Leerstand die Barriere bildet, dies jedoch zukünftig bei nicht ausreichender Optimierung der Zeit zwischen aktueller, jedoch bald ehemaliger Nutzung, und dem Beginn der zukünftigen definitiven Nutzung der Fall sein könnte. Vor allem das ca. 15'000m<sup>2</sup> grosse Areal der Migrol, welches gegen Ende 2012 von seiner jetzigen Nutzung befreit sein wird und für das kein unmittelbar anschliessender Baubeginn der finalen Nutzung voraussichtlich ist, enthält Potential, sich zur grossen und längerfristigen leeren Stadtbarriere zu mausern.

Auch wenn Abwärtstrend eines Quartieres und Barrierebildung extreme Formen der negativen Auswirkungen von Leerstand darstellen, so ist doch klar feststellbar, dass ungenutzte Brachfläche an

sich keinen positiven Effekt auf den umliegenden Standort ausüben. Leerstand bedeutet Nutzlosigkeit und folgend Desinteresse sowie Abwendung von dem Gebiet seitens der Stadtbevölkerung hin zu urban mehr aktiven Plätzen. Fehlendes Interesse an Fläche wiederum trägt nicht zu einer steigenden Entwicklung der Bodenpreise bei und führt daher auch nicht zu erhöhtem Interesse seitens potentieller Investoren.

Zwischennutzung kann hier durch mehrere Wirkungsweisen helfen, Wertminderung des Standorts aufgrund Leerstand zu verhindern. Simpel formuliert, findet Leerstand durch Anwesenheit von Zwischennutzung gar nicht erst statt. Wie oben beschrieben, pflegen Zwischennutzer ihr Areal und betreiben Unterhalt zu dessen Instandhaltung. Wertminderung durch physischen Zerfall ist somit ausgeschlossen. Durch die Anwesenheit und Tätigkeiten der Zwischennutzer findet Aktivität auf dem Areal statt, es wird lebendig. Öffentlich zugängliche Projekte der Zwischennutzung wie Bars oder Ausstellungen rufen Interesse und Aufmerksamkeit der Bevölkerung hervor. Der, da bisher brachliegend oder nicht für öffentliche Nutzung zugänglich, ehemals unbekannt Ort verankert sich aufgrund von Aktivität und Lebendigkeit im öffentlichen Bewusstsein. Durch den Erhalt von Bekanntheit entsteht eine neue Adresse in der Stadt. Der Begriff ‚Adresse‘ bezeichnet hier also einen den meisten Stadtbewohnern bekannten Ort. Beispielhaft für eine erfolgreiche Adressbildung kann hier die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes der Deutschen Bahn in Basel (nt-Areal) genannt werden. Vor dessen Belegung durch Zwischennutzungen war das ehemalige Industrieareal den wenigsten Personen aus Basel ein Begriff. Das grösstenteils ungenutzte Areal war ein Ort, an dem für die Öffentlichkeit nichts passierte, folglich auch kein Anreiz zum Besuch versprühte. Bekanntheit und einen öffentlichen Charakter erlangte das Areal erst durch die diversen im Rahmen der Zwischennutzungszeit entstandenen kulturellen Projekte.

Eine solche Adressbildung liegt stark im Interesse von Flächeneigentümern, denn bekannte Adressen sind mit höherem Wert verbunden, wecken eher das Interesse von Investoren und führen dadurch zu höheren Bodenpreisen.

Neben der Adressbildung, welche eine Bekanntheit des Ortes bei der Bevölkerung bedeutet, wird dem Standort durch Aktivitäten der Zwischennutzung häufig auch eine neue Identität verliehen (Oswalt, 2002). Dies ist im Kontext des Hafen-Transformationsprozess von Bedeutung, denn wo ehemals industrielle Hafengebäude tätig waren, soll künftig ein urbanes Stadtquartier pulsieren. Dieses neu zu erschaffende Quartier benötigt verständlicherweise eine Identität, welche nicht der vorigen Arealnutzung entspricht. So können denn Nutzungskonzepte via temporäre Nutzungen relativ zwangsfrei und kostengünstig in einem noch nicht starren Rahmen getestet werden. Gemäss Bürgin und Cabane (1999) stellt das Konzept Zwischennutzung daher ein Potential zur gewinnenden Vorbereitung für das Neue und Ganze dar, welches nach der Zwischenzeit der Transformation kommen wird.

### 3.3.4 Generierung von Urbanität

Vitale Urbanität wird heutzutage vermehrt als Angebotsvielfalt, also ein nahes Neben- und Miteinander von unterschiedlichen Nutzungen und Nutzern gesehen. So wünscht sich auch die Stadt Basel für das neue Hafenquartier ein Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Bildung, Kultur und Freizeit. Eine derartige Vielfalt ist jedoch nicht ohne weiteres zu realisieren. Funktionierende Mischnutzungen von öffentlichem Charakter kann nicht einfach in ein neu geschaffenes Quartier einpflanzt werden, diese muss sich entwickeln. Nach Temel (2006) lässt sich aufgrund der Globalisierung eine Homogenisierung von Stadtzentren feststellen sowie eine dadurch bedingte Verlagerung von Funktionen wie Dienstleistungsschichten mit geringem Einkommen an die Peripherie. Denn bedingt durch hohe Bodenpreise an zentralen Lagen, können sich nur grössere und stark kommerziell ausgerichtete Unternehmen einen Standort an solcher Lage leisten. Kommerzialisierung geht normalerweise mit Grösse und Massenproduktion einher. Zwangsläufig gilt, je grösser ein Unternehmen ist, desto standardisierter ist es in seinen Abläufen. In solchen standardisierten, gemäss Cabane (2010) langweiligen 08/15-Kontexten, entstehen keine spezifischen, lokal innovativen Projekte und dadurch auch keine bunte Angebotsvielfalt.

So ist denn gemäss Bürgin und Cabane (1999) die formelle Inwertsetzung eines Areals durch die rechtliche Formulierung der Baureife zwar eine notwendige, heutzutage aber nicht hinreichende Bedingung dafür, dass sich ein Areal zu einem lebendigen und damit auch ökonomisch wertvollen Stadtquartier mit eigener Identität entwickeln wird.

Lebendigkeit und eigene Identität eines Quartieres kann also nicht einfach am Planungstisch entworfen und kreiert werden, diese kommt durch den Charakter von Öffentlichkeit eines Quartiers zustande, dieser Charakter wiederum durch das Vorhandensein einer Angebots- und Nutzungsvielfalt.

Genau hier kann das Konzept Zwischennutzung einen positiven Beitrag leisten, denn Zwischennutzung gibt denjenigen Dingen Platz, die nicht global anonym und standardisiert, sondern spezifisch und lokal sind. Durch das Einbringen von Spezifität wird einem Ort Vielfältigkeit und Lebendigkeit, dadurch Qualitäten eines modernen urbanen Raumes verliehen (Cabane, 2010). Ferner, indem sie Aktivität an einen ansonsten brachliegenden Ort bringt, vermag Zwischennutzung von temporären Freiflächen die Entwicklung eines Ortes und dessen Bildung von Öffentlichkeit und Urbanität schon sehr früh, also bereits lange vor Beginn der eigentlichen Nutzung, zu realisieren.

### 3.3.5 Partizipation

Die Stadtzugehörigkeit bildet für Bürger ein starkes Identifizierungsmerkmal. Ein Basler ist kein Berner, und umgekehrt. Stadtentwicklung ist aufgrund des Beitrages zur Identitätsbestimmung sowie

dem Einfluss auf das tägliche Leben für einen Grossteil der Bürger von Relevanz. Viele Personen hätten gerne ein ‚Wörtchen mitzureden‘. Ein aktives Mitspracherecht für all diese interessierten Personen und Parteien bezüglich der Stadtentwicklung ist jedoch aufgrund unterschiedlichster Faktoren unmöglich zu realisieren.

Ein vereinfachter Zugang zu temporär nicht genutzten Flächen in der Stadt und dadurch die Möglichkeit, wenn auch nur zeitlich beschränkt, eine Einflussnahme auf deren Gestaltung auszuüben, kann hier Abhilfe leisten. Indem durch Zwischennutzung Partizipationsmöglichkeiten für Bürger an der effektiven Raumnutzung geschaffen werden, können sich diese aktiv am Stadtgeschehen beteiligen, Flächen gestalten und Projekte realisieren sowie dadurch ihre Bedürfnisse ausdrücken. Dies aktive Teilhaben am städtischen Leben führt zu einem Gefühl der Einflussnahme auf dessen Entwicklung und steigert das Wohlbefinden. Durch den partizipativen Faktor seitens der Bevölkerung kann Zwischennutzung als Instrument zur Erkundung sozialer Entwicklungen und möglichen Stadtnutzungsformen (Haydn, 2006) sowie existierender Bedürfnisse verwendet werden und daher durch die Realisation von Ausdrucksmöglichkeiten seitens der Bürger gemäss Temel (2006) sogar als bottom-up Planungsinstrument zur Stadtentwicklung angesehen werden.

### **3.3.6 Wirtschaftsförderung**

Wie erwähnt bilden temporäre Räume Orte, an denen neue Projekte realisiert sowie neue Geschäftsideen unter geringem finanziellem Aufwand verwirklicht werden können. Eine solche Situation des geringen notwendigen finanziellen Hintergrundes ist vor allem für Akteure aus kreativen Milieus dienlich. Diese verfügen oftmals nicht über notwendiges Kapital, entsprechende Räume für Ihre Projekte unter marktüblichen Konditionen zu nutzen und zu bespielen. Dennoch gelten solche Akteure und Unternehmen der Kreativwirtschaft als Innovatoren der Ökonomie und übernehmen gewisse Vorreiterrollen der Wissensgesellschaft (Bürgin, 2010). Dies dadurch, dass sie stets bereit sind, neue Strukturen und Formen auszuprobieren, Ideenorientiert arbeiten und sich nicht an den Eigenschaften der vorherrschenden Marktwirtschaft orientieren. Und genau dadurch entsprechen sie wiederum einem klassischen Grundprinzip der Marktwirtschaft, nämlich dem der Temporalität (Arlt, 2006). Kulturschaffende und Zwischennutzer stimmen mit dem heutzutage vorherrschenden Prinzip der kurzen und schnellen Verwertungszyklen überein und sind daher, wie Arlt (2006) es nennt, sogar äusserst systemkonform. Im Rahmen von Zwischennutzungen, insbesondere aber auch bei Aktivitäten der Subkultur, sind zudem gerade diejenigen Strategien entwickelt worden, die paradoxerweise heute an ein zeitgemässes unternehmerisches Denken gestellt werden: flexibel, kostenbewusst, umweltschonend, effizient, innovativ, zeitgemäss, vernetzt und liberal (Bürgin und Cabane, 1999). Projekte und Unternehmen, welche sich als Zwischennutzung in temporären Räumen entwickeln, sind in Ihren Eigenschaften also keineswegs marktuntauglich.

Haupthindernis für die Entstehung dieser Art von Unternehmen sind hauptsächlich fehlende finanzielle Investitionsmittel oder eben Räume, in denen eine Verwirklichung ohne solche Mittel möglich ist. Zwischennutzer können also als Unternehmer bezeichnet werden, denen es jedoch an ausreichend Kapital fehlt. Und trotzdem sind Zwischennutzer nach Arlt (2006) auch Investoren, wenn auch nur Kleininvestoren. Kleininvestoren können nur geringe Summen anbieten, teilweise nur ihre Arbeitszeit. Im Gegensatz zu Grossentwicklungen bieten sie jedoch Aktivitäten, Leben, Frequenz – also genau die Dinge, an denen die Grossen oft scheitern (Arlt, 2006).

Diese non-monetären oder nichtmateriellen Investitionen sind durch ihre Wirkung auf die Entwicklung und Imagebildung eines Areales mindestens genauso, wenn nicht sogar wichtiger als monetäre Investitionen. Denn sie tragen, wie bereits erwähnt, zum Entstehen von Urbanität sowie dem Image eines lebendigen und spannenden Quartieres bei. Das Vorhandensein dieser Faktoren ist wiederum für Grossinvestoren von Interesse. Zwischennutzung kann also taktisch zur Bildung von für Grossinvestoren relevanten und interessanten Konditionen genutzt werden und dadurch zu steigendem Bodenwert führen. Allerdings sollte dies nicht Ausgangsbasis der Zulassung und Durchführung von Zwischennutzung sein, denn diese ist aufgrund der Bereitstellung von günstigem Raum vor allem in direkter Weise für lokale und kleinere Akteure eine Möglichkeit, sich unternehmerisch sowie kreativ zu verwirklichen. Durch das Anbieten von günstigem Raum überbrückt Zwischennutzung das Problem des mangelnden Raumangebotes für finanzschwache, primär aus dem Bereich der Kreativwirtschaft stammende Akteure.

So ist denn, wie Matthias Bürgin es formuliert „Zwischennutzung auch eine enorme Kick-off-Strategie“ (Bürgin, 2010), dies da Gründungen von KMUs, welche sich später anderenorts im Markt behaupten können, oftmals erst durch die Situation der Zwischennutzung ermöglicht wurden und dort auch gegründet wurden.

Zusammenfassend bietet Zwischennutzung also mehrere für die Ökonomie förderliche Eigenschaften und Leistungen: Steigerung der unternehmerischen Aktivitäten in der Stadt durch günstigen Raum für finanzschwache Akteure, welche ohne diesen ihre Unternehmungen nicht initiieren könnten, Schaffung von alternativen Investitionsmöglichkeiten und Schaffung von für Grossinvestoren interessanten Faktoren wie beispielsweise ein trendiges Image.

### **3.4 Akteure der Zwischennutzung**

Wer sind denn nun Personen, die in Zwischennutzungen aktiv werden? Einführend muss hier erwähnt werden, dass die Nachfrage nach Räumen und Flächen bei Zwischennutzungen meist nicht direkt auszumachen ist, denn das Angebot spricht oft ein Nutzersegment an, welches sich in der Regel nicht am üblichen Liegenschaftsmarkt orientiert (Bürgin, 2010). In einem urbanen und dicht

besiedelten Umfeld kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage nach Räumen, welche unter günstigen Mietkonditionen angeboten werden, das Angebot klar übersteigt.

Gemäss Bürgin und Cabane (1999) sind Zwischennutzungen Aktionsfelder vor allem jüngerer und innovativer Bevölkerungsgruppen, die, wie oben bereits erwähnt, nicht über entsprechendes Risikokapital verfügen. Kapital der Nutzer sind nicht Geldmittel, sondern Kreativität, persönliches Engagement und soziale Netzwerke (Lange et al., 2007). Zwischennutzer nehmen daher die zeitliche Begrenzung und die damit verbundene ungewisse Zukunft als Preis für die attraktiven und besonderen Konditionen dieser Nutzungsform in Kauf (Angst et al., 2010). Bei den im Rahmen der vorliegenden Arbeit interviewten Zwischennutzern ist ein Bewusstsein der Temporalität klar gegeben. Investitionen werden ausschliesslich in Mobilen gemacht, ein Weiterzug ist theoretisch jederzeit möglich (Pfeifer, 2010). Betreffend Weiterzug der temporären Nutzung und dem Ausmachen von neuen Orten müssen aufgrund der unsicheren Lage ständig Augen und Ohren offen gehalten werden (Pfeifer, 2010). Dies wird generell akzeptiert, Hilfestellung, beispielsweise in Form einer zentralen Anlaufstelle für Zwischennutzer oder verbesserter Kommunikation mit Flächeneigentümern, würde jedoch als sehr praktisch empfunden.

Hinsichtlich dem Nutzerspektrum auf zwischengenutzten Flächen lässt sich gemäss Lange et al. (2007) eine breite Nutzungsmischung auszumachen, wobei davon jedoch ein überdurchschnittlich hoher Anteil aus dem Bereich der Kreativwirtschaft stammt. Die Branche der Kreativwirtschaft weist im gesamtschweizerischen Durchschnitt einen Anteil von etwa 11 Prozent aller Betriebe der Schweiz auf, in städtischen zwischengenutzten Arealen sind es laut Bürgin (2010) über 40 Prozent, gemäss Angst et al. (2010) sogar um die 60 Prozent. Welche Betriebe die Kreativwirtschaft genau umfasst und was kulturelles Schaffen überhaupt bedeutet, ist allerdings nicht trennscharf abzugrenzen. Es lässt sich beispielsweise die Frage stellen, ob ein kommerziell orientierter Musikclub auf einem zwischengenutzten Areal auch als kreativschaffend gilt. Obwohl der Umfang und Grenzen der Kreativwirtschaft nicht genau abgrenzbar sind, besteht die Szene der Zwischennutzer in der Schweiz jedoch klar primär aus Akteuren der Kreativszene (Josephy, 2010). Dies wahrscheinlich aufgrund des im Lande vorherrschenden hohen Wohlstandsniveaus. Wäre dieses tiefer, würden wohl vermehrt mikroökonomische Betriebe, beispielsweise kleine Werkstätten oder andere handwerkliche Betriebe, günstige Fläche in temporären Räumen beanspruchen. Ein vorwiegen der Kreativwirtschaft, also von kulturellen Nutzungen kann im Sinne der Entwicklungsperspektive eines Areals als positiv angesehen werden, denn diese vermögen, im Gegensatz zu handwerklichen Betrieben, eine Öffentlichkeit und eine Bekanntheit des Ortes zu generieren.

Zudem ist ein Überwiegen eines Tätigkeitsektors auf zwischengenutzten Arealen nicht verwunderlich, denn Nutzungen werden nach Angst et al. (2010) eher in Cluster, welchen ein ausgeprägtes formelles und informelles Netzwerke zugrunde liegt, und nur selten einzeln und isoliert entwickelt. Sind mehrere Zwischennutzer auf einem Areal vertreten, so sind eine hohe Interaktionsdichte und ein hoher Vernetzungsgrad feststellbar. Es werden Synergien gebildet, ein

reger Austausch von Know-How und physischer Arbeitskraft findet statt (Angst et. al., 2010). Da das Produktionssystem der Kreativ- und Kulturwirtschaft von hochgradiger Arbeitsteilung und flexiblen Zusammenarbeitsformen gekennzeichnet ist (Klaus, 2008), passt dieses mit seinen Eigenschaften perfekt zum Charakter der clusterhaften Entwicklung. Der von Seiten der Wirtschaft formulierte Anspruch der Bündelung von kulturellen Zwischennutzungen im Rahmen des Hafentransformationsprozesses (Dätwyler, 2010) ist durch die selbstständige Clusterentwicklung vereinfacht nachzukommen.

Neben den eigentlichen Nutzern der für Zwischennutzung zur Verfügung gestellten Flächen sind zwei weitere involvierte Akteursgruppen zu nennen. Diese sind Eigentümer sowie Behörden.

Da ein Flächeneigentümer über Möglichkeiten und Bedingungen der temporären Zwischennutzung seiner Arealflächen bestimmen kann, kommt ihm eindeutig eine Schlüsselfunktion betreffend Realisation von Zwischennutzung sowie der Entscheidung über deren Art und Weise zu. Interesse an Zwischennutzung haben Flächeneigentümer hauptsächlich im marktwirtschaftlichen Sinne durch erwartete Ertragsgenerierung sowie Hoffnung auf eine Aufwertung des Images des Raumes (Angst et al., 2010).

Als dritte grosse Akteursgruppe ist die Stadt, beziehungsweise deren Behörden und Verwaltung zu nennen. Generell haben diese durch die Erstellung von Reglementierungen, Zonenplänen und Gesetzen sowie der Vergabe von Bewilligungen Einflussmöglichkeiten auf Zwischennutzungsprojekte. Da Zwischennutzung im vorliegenden Fall jedoch primär Raum des Kleinhüninger Hafenareals, welcher unter Verwaltung der SRH steht, und nicht den öffentlichen Raum bespielen würde, liegt ein Grossteil der unmittelbaren Entscheidungskompetenzen bei der SRH. Aufgrund der für aussenstehende Personen etwas unklaren Situation des Verhandlungsstatus zwischen SRH und Stadtbehörden, wird auf ein weiteres Eingehen hinsichtlich der behördlichen Eigenschaften und deren Möglichkeiten verzichtet.

### **3.5 Aufwärtskompatibilität und Langfristigkeit**

Eine langfristige Wirkung von Zwischennutzungen ist bereits aufgrund der Terminologie des Begriffes manchmal nur schwer erkennbar. Zwischennutzung hört dort auf, wo definitive und finale Nutzung startet. Diese finale Nutzung kann von Beginn an klar intendiert gewesen sein, oder aber sich auch erst durch die Zwischennutzung geformt, etabliert und anschliessend gefestigt haben. Im zweiten Fall ist Zwischennutzung durch Transformation in definitive Nutzung klar zur Langfristigkeit geworden, im ersten Fall bei Ablösung von Zwischennutzung durch definitive Nutzung sind die langfristigen Wirkungen etwas schwieriger auszumachen.

Dennoch ist es selbst im ersten Fall falsch, von Zwischennutzung als reinem Platzhalter zu sprechen und diese als ephemeres Phänomen ohne langfristige Wirkung zu sehen (Oswalt, 2002). Sinnvoll ausgeübte Zwischennutzung erzielt Wirkungen, welche klar langfristig spürbar sind und sich nicht einfach in Zusammenhang mit dem Verschwinden der Zwischennutzung auflösen. Diese Wirkungen sind materiell nicht direkt quantifizierbar, deshalb auch nicht auf den ersten Blick ersichtlich.

Als eine erste solche Wirkung kann die beschriebene Adressbildung genannt werden. Wie erwähnt, führt Aktivität der Zwischennutzung zu Bekanntheitssteigerung des Ortes und dadurch zum Entstehen einer Adresse. Hat sich durch Zwischennutzung eine solche Adresse gebildet, verschwindet diese nach Beendigung von Projekten der Zwischennutzung nicht einfach wieder. Sie hat einen dauerhaften, bestehenden Charakter und ist somit für das weitere Image des Areals dienlich.

Neben der Identitäts- und Adressbildung durch Zwischennutzung, sieht Oswalt (2002) zwei weitere Auswirkungen, welche in ihrer Wirkung als langfristig bezeichnet werden können. So werden temporäre Nutzungen oft zum Wendepunkt in der Biografie der Akteure, an dem sie ihre eigentliche Lebens- und Berufsperspektive finden, die sie anschliessend weiterverfolgen und dabei oft zu völlig neuen Berufsbildern finden. Ferner entwickeln sich Nutzungen, die auch nach dem Ende der Zwischennutzung stabil und langfristig bestehen bleiben. Entweder indem das Projekt den Ort wechselt und sich an neuem Standort weiterentwickelt oder in dem andere das Nutzungskonzept kopieren. Bestätigend für diese beiden Punkte kann hier die oben erwähnte Gründung diverser KMU's während und aufgrund Zeiten der Zwischennutzung genannt werden.

Dem Konzept Zwischennutzung kann also durch die verschiedenen Wirkungen wie Adressbildung, Identitäts-, Konzept- und Nutzungsentwicklung sowie der Förderung von Unternehmertum klar eine Langfristigkeit attribuiert werden.

Bei der Charakteristika der Aufwärtskompatibilität von Zwischennutzung wird es etwas komplizierter. Aufwärtskompatibilität ist ein Begriff aus der Technik und bedeutet Verwendbarkeit oder Kompatibilität älterer oder veralteter Versionen eines technischen Objekts oder Standards zu den Anwendungsbedingungen einer neueren Version (Wikipedia, 2010). Diese Eigenschaft wird heutzutage gerne auf Projekte und Ideen übertragen, im Rahmen von Raumplanungs- und Entwicklungsprozessen auch auf Projekte und Wirkungen von Zwischennutzung.

Aufgrund der intendierten zeitlichen Beschränktheit sowie der daraus resultierenden limitierten Investitionsmöglichkeiten von Zwischennutzung, ist eine direkte physische Aufwärtskompatibilität, sprich direkter Übergang zu höherwertigen Nutzung, von konkreten Projekten ohne Transformation eigentlich nicht möglich. Eine Transformation beinhaltet im Mindesten eine Aufgabe des temporären Charakters des Projekts.

Theoretisch kein Problem; jedoch nutzen Projekte der Zwischennutzung bewusst temporäre Charakteristika sowie temporären Standorteigenschaften aus, welche, wie erwähnt, meistens unter anderem aus tiefen Mietgebühren sowie grösserer Flexibilität betreffend Verwirklichung bestehen. Ändert sich dieses Umfeld durch Wandlung vom temporären Raum hin zur finalen Nutzung, so

ändern sich auch die Gegebenheiten und die Charakteristika des umgebenden Raumes für die Zwischennutzer. Mieten können beispielsweise plötzlich aufgrund der Adressbildung, Popularität und Fertigstellung von Endnutzungen sehr hoch werden. Oder Club- und Barbetriebe, welche im ehemals unbewohnten Raum auf keine Lärmreklamationen stießen, werden durch Anwesenheit neuer Bewohner in ihrer Möglichkeit zur Lärmemission stark beschränkt. Physische Aufwärtskompatibilität ist also nur möglich, wenn Zwischennutzungsprojekte und planerische finale Nutzung sich in ihren Eigenschaften nicht gegenseitig behindern. Eine veränderte Umgebungssituation kann also die Aufrechterhaltung und Weiterführung von temporären Projekten aufgrund veränderter Anforderungsbedingungen erschweren oder gar verunmöglichen.

In der Wirkungsweise der Zwischennutzungen hingegen ist durch die langfristigen und positiven Auswirkungen auf die weitere Arealentwicklung eine Aufwärtskompatibilität klar gegeben. Diese Auswirkungen haben imagebildenden Charakter von dem spätere Nutzungen profitieren können. Leider sind diese Auswirkungen physisch nicht direkt messbar, wodurch sie unglücklicherweise weniger klar ersichtlich sind und wohl, durch ihre auf Umwegen förderliche Wirkung für finale Nutzungen, als indirekte Aufwärtskompatibilität bezeichnet werden müssen.

### **3.6 Voraussetzungen**

Grundlegende Voraussetzungen für die Realisation von Zwischennutzung von temporären Freiflächen sind natürlich das Vorhandensein solcher Flächen sowie eine Bereitschaft dazu seitens der Eigner. Ohne diese unerlässliche Zustimmung ist eine Durchführung in legalem und strukturiertem Rahmen nicht möglich.

Um eine strukturierte, organisierte und für beide Seiten (Flächenbesitzer sowie Flächennutzer) sinnvolle sowie ertragsreiche Zwischennutzung zu ermöglichen, benötigt es jedoch mehr als eine reine Zusage an das Konzept und dessen Durchführung. Von elementarer Bedeutung ist die Beziehung zwischen Nutzer und Vermieter. Ohne gegenseitiges Vertrauen, offener Kommunikation sowie dem Commitment von beiden Seiten an das Konzept, ist eine optimale und reibungslose Durchführung nicht möglich. Da das Ziel aus einer für beide Seiten vorteilhaften Partnerschaft besteht, gilt es, eine Situation zu schaffen, die den Charakter eines Gemeinschaftsprojektes zwischen Flächeneigentümer und Flächennutzer aufweist.

Dazu müssen klare Rahmenbedingungen geschaffen werden. Beide Parteien müssen sich der übergeordneten Situation bewusst sein, ihre eigene Rolle sowie diejenige der anderen Parteien vollumfänglich kennen und akzeptieren. Ein Verständnis für die individuellen Agenden muss aufgebaut werden und Unterschiede der Partner, welche es zu überbrücken gilt, müssen festgehalten werden (Samii, 2002).

Bevor zur Tat und zur Umsetzung geschritten werden kann, sind also strukturelle Klärungen und konzeptionelle Einigungen notwendig, denn eine klare Struktur und deren Akzeptanz entscheiden oftmals über den Erfolg eines Projektes und sind daher von essentieller Bedeutung (Samii, 2002). Primär gilt es neben dem Festlegen der grundlegenden Voraussetzungen und Rahmenbedingungen, eine den Prozess begleitende Organisationsform zu definieren (Cabane, 2010).

Als Rahmenbedingungen gelten mehrere Faktoren. Zum einen ist dies sicherlich eine Einigung über finanzielle Angelegenheiten wie zu erwartende Mietpreise oder auftretende Investitionskosten, denn Vorstellungen hierzu differenzieren sich auf beiden Seiten mit grosser Wahrscheinlichkeit. Weder die Zwischennutzerseite noch die Eigentümerseite möchte finanziell benachteiligt aus der Sache gehen (Pfeifer, 2010 / Dätwyler, 2010). Gemäss Cabane (2010) muss auf Eigentümerseite für Erhöhung der Visibility des Areals ein Abstrich an Mietgebühren gemacht werden. Auf Nutzerseite wird hingegen vor allem eine Akzeptanz und Anerkennung der übergeordneten Entwicklungsprozesse notwendig. Hat der Eigentümer konkrete Pläne und Ziele für die zwischengenutzte Fläche, so gilt es diese zu akzeptieren und zu berücksichtigen. Für die diskutierten Hafenable sind solche Ziele klar gegeben, diese dürfen nicht aus den Augen verloren werden noch darf Zwischennutzung ein Präjudiz für die Endnutzung werden (Dätwyler, 2010). So wird denn eine anfängliche aber auch kontinuierlich weitergeführte Klärung des Zeithorizontes der Zwischennutzung von grosser Wichtigkeit. Zwischennutzer hegen bei erfolgreicher Etablierung ihrer Projekte eher längerfristige Absichten, Flächeneigentümer hingegen fokussieren auf den übergeordneten Entwicklungsprozess und möchten für allfällige plötzliche Schritte im Rahmen dessen allzeit bereit sein. Unglücklicherweise wird der unwahrscheinlichste Fall von einem plötzlichen Anspruch an die Fläche sowie das punktliche Vorhandensein von geeigneten Investoren durchwegs angenommen und verkürzt dadurch die Dauer der Zwischennutzungen (Cabane, 2010). Da der zeitliche Horizont der möglichen Nutzungsdauer von Anfang an meist nicht klar voraussagbar ist und dieser zudem je nach Betrachtungsseite etwas anders, respektive nach eigenen Gesichtspunkten verzerrt wahrgenommen wird, kann viel Diskussionsstoff in dieser Frage liegen.

Zwischennutzung ist wie die Ausführung des ihr übergeordneten Areal-Entwicklungsplans ein Prozess; neben der anfänglichen vertraglichen Regelung wichtiger Anliegen wie Mietpreise, Haftung, Verantwortlichkeiten, aufzubringender Leistungen und voraussichtlicher zeitlicher Beschränkung gilt es, Differenzen und unterschiedliche Ansichten der verschiedenen Parteien unter einen Hut zu bringen sowie auf ein gemeinsames Ziel auszurichten. Zur optimalen Durchführung muss also eine Organisations- und Gesprächskultur entwickelt werden, welche den fortlaufenden Prozess lenkt sowie aber auch dessen Flexibilität und Anpassungsfähigkeit garantiert.

Dies wird durch eine gute Beziehung zwischen Eigentümer und Nutzer sowie deren fortlaufender Kommunikation miteinander möglich. Eine ehrliche und ausgeprägte Kommunikation zwischen den Parteien schafft Vertrauen und gegenseitiges Wohlwollen und kann daher eigentlich als wichtigste Voraussetzung an erfolgreiche Zwischennutzung genannt werden.

### 3.7 Negative Aspekte

Zur Abschliessung und Vervollständigung der Informationsübersicht über das Thema Zwischennutzung werden im Folgenden allfällige negative Aspekte des Konzeptes erläutert.

Wie einführend beschrieben, beinhaltet der Term Zwischennutzung keine klare zeitliche Abgrenzung. Temporäre Nutzungen im Sinne von Zwischennutzung, denn letztlich sind alle städtischen Nutzungen im grösseren Kontext gesehen immer zeitlich begrenzt und dadurch temporär, finden zwischen ursprünglicher und finaler Nutzung statt. Wann ursprüngliche Nutzung als beendet gilt, kann meist klar ausgemacht werden. Ein genauer Beginn der finalen Nutzung oder wann diese ausreichend etabliert und dadurch Zwischennutzung beendet ist, ist hingegen oftmals unklar und kann nicht genau festgelegt werden. Und selbst wenn in Planungs- und Entwicklungsprozessen festgelegt, ein solcher termingerechter Beginn findet praktisch durchaus nicht statt, denn intendierte Neunutzung verzögert sich nicht selten aufgrund Einsparungen oder Bewilligungsschwierigkeiten (Valda und Westermann, 2004), fehlenden Investoren, ausbleibenden Mietern oder sonstiger allzu ambitionierter Planung seitens des Flächeneigentümers.

Gemäss Cabane (2010) werden anfängliche Planungsunsicherheiten jedoch zu wenig berücksichtigt, meistens wird vom unwahrscheinlichsten Fall des unmittelbar anschliessenden Beginn der finalen Nutzung ausgegangen und die Dauer der Zwischennutzung dadurch begrenzt. Da kein Risiko eingegangen werden soll, werden Nutzungsfristen meist zu kurz eingestanden. Eine solche initiale Fristensetzung, welche sich eben durch den sich oftmals verzögernden Beginn der finalen Nutzung als zu früh erweist, kann Fristen der möglichen Zwischennutzungszeit zu stark begrenzen. Dadurch werden potentielle Entwicklungs-, Wirkungs- sowie auch Investitionsmöglichkeiten von Zwischennutzungen künstlich beschränkt. Dies kann negative Folgen haben, denn bei absehbarem Ende der Durchführungsdauer sackt Zwischennutzung ab (Cabane, 2010). Aufgrund des erwarteten Projektendes sinkt die Motivation zur Investition von Zeit, Liebe und Geld, es droht gar der Verlust der ursprünglichen Sorgfalt. Ein vorzeitiges Beenden der Zwischennutzung aufgrund erwartetem, jedoch noch nicht garantiertem Beginn der finalen Nutzung kann sich für die Arealentwicklung somit als kontraproduktiv erweisen.

Lebensdauer der Zwischennutzung ist unmittelbar von übergeordneten Abläufen im Entwicklungsprozess abhängig (Schmid und Thalmann, 2010). Herrscht an einem Ort ein grosser Entwicklungsdruck und dadurch absehbare kürzere Zeiträume für temporäre Nutzungen, so ist Zwischennutzung schwieriger zu realisieren (Lange et al., 2007) als in zeitlich offenen Flächen ohne vorliegendes zukünftiges Nutzungskonzept. Da für das Hafeneareal Kleinhüningen ein Entwicklungsplan in seinen groben Zügen vorliegend sowie eine rasche Realisation intendiert ist, besteht im vorliegenden Kontext ein erhöhter Entwicklungsdruck. Planungs- und Koordinationsansprüche an Zwischennutzungsprojekte steigen dadurch an. Um ein reibungsloses Ablaufen von Entwicklungsprozessen nicht zu stören sowie einen positiven Beitrag zur

Arealentwicklung leisten zu können, wird ein elaboriertes Auseinandersetzen seitens des Flächenverwalters in Zusammenarbeit mit Akteuren der Zwischennutzung zu deren effizienten und im Sinne der Arealentwicklung wirksamen Durchführung notwendig.

Ebenfalls einfürend erwähnt wurde der Wandel des Konzeptes Zwischennutzung vom anfänglich experimentellen Charakter hin zum Status der Etablierung. Aufgrund gemachter Erfahrungen sind Möglichkeiten und Wirkungsweisen bekannt, wodurch sich jedoch auch Erwartungshaltungen entwickelt haben. Durchführung von Zwischennutzung soll klar positive Wirkungen beinhalten, eine kontextlose Bereitstellung von Fläche findet nicht mehr statt. Nach Cabane (2010) existiert vielerorts die Auffassung, dass durch Zulassung von Zwischennutzung automatisch positive Wirkungen auftreten. Zwischennutzung wird instrumentalisiert. Dies ist jedoch ein Missverständnis, denn ohne Qualifizierung, Einbettung in Prozesse sowie die Erstellung eines Profils von beabsichtigten Eigenschaften (Cabane, 2010), also die elaborierte Auseinandersetzung mit dem Konzept und dessen Durchführung, können diese Erwartungshaltungen nicht erfüllt werden. Temel (2006) stellt analog dazu fest: Temporäre Räume sind nicht grundsätzlich zu befürwortende Werkzeuge deren Anwendung an sich bereits eine Verbesserung gegenüber veralteten Methoden garantieren – in jedem konkreten Fall müssen Rahmenbedingungen ebenso wie Interessen, Ziele und Mittel untersucht sowie detailliert festgehalten werden.

Um nachhaltige Zwischennutzung zu ermöglichen, muss diese also geplant und bis zu einem gewissen Grad gesteuert werden. Hier liegt aber ein unglücklicher Widerspruch. Geplante Zwischennutzung kann problematisch sein, da Planung deren Charakter widerspricht. Innovation und Dynamik leben von freien Verwirklichungsmöglichkeiten; werden diese durch Planung und Instrumentalisierung zu stark reglementiert, so werden Hindernisse auferlegt und dadurch mögliche Entfaltung eingeschränkt. Daher stellen Lange et al. (2007) die berechtigte Frage, in welchem Ausmass Zwischennutzung überhaupt als fester Bestandteil des planerischen Repertoires institutionalisiert werden kann. Eine Gratwanderung zwischen reglementierter, geplanter Durchführung und freien Entfaltungsmöglichkeiten muss gegangen werden. Wie dies zu bewerkstelligen ist, wird in folgender Fallstudie aufzuzeigen versucht.

### **3.8 Zusammenfassende SWOT-Tabelle der Konzepteigenschaften**

Zur vereinfachten Übersicht auf das Konzept Zwischennutzung werden in der folgenden Tabelle dessen Eigenschaften stichpunktartig in die gängigen Kategorien eine SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Möglichkeiten, Gefahren) gelistet. Eine Kategorisierung findet dabei zusätzlich nach den grössten betroffenen Parteien statt. Dies sind eindeutig die Seite der Flächeneigner, im vorliegenden Falle die Schweizerischen Rheinhäfen SRH, und die Seite der Nutzer, also Akteure auf den

zwischen genutzten Flächen. Als dritte Partei wird die Stadt Basel als Ganzes separat gelistet. Diese hat aufgrund des im Rahmen und als Folge des Hafentransformationsprozesses neu entstehenden Stadtquartiers einen klaren Anspruch sowie ein Mitspracherecht am Ablauf der Transformation und daher ein Interesse an allfälligen Wirkungen des Konzeptes Zwischennutzung.

Tabelle 6: *Konzepteigenschaften Zwischennutzung*

	<b>Stadt</b>	<b>Eigner</b>	<b>Nutzer</b>
<b>Stärken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Publikumswirksame Nutzung generiert Öffentlichkeit</i></li> <li>• <i>Erweiterung des öffentlichen Raumes</i></li> <li>• <i>Generierung von Urbanität</i></li> <li>• <i>Innovations- und Wirtschaftsförderung</i></li> <li>• <i>Generation von Mischnutzung</i></li> <li>• <i>Erhöhung der Umgebungsqualität</i></li> <li>• <i>Schaffung von Netzwerk zu Kreativschaffenden</i></li> <li>• <i>Stärkung des Images als Kulturstadt</i></li> <li>• <i>Förderung junger Unternehmen (Legislaturplan)</i></li> <li>• <i>Förderung kreativer Aktivitäten (Legislaturplan)</i></li> <li>• <i>Schaffung von Partizipationsmöglichkeiten für die Bevölkerung</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Höherer Ertrag gegenüber Leerstand</i></li> <li>• <i>Kostensparnis</i></li> <li>• <i>Vorbeugen oder Abschwächen von Risiken wie Hausbesetzung, illegales Deponieren von Abfällen, Vandalismus, Aktionen des zivilen Ungehorsams etc.</i></li> <li>• <i>Generierung von Aktivität und Vielfalt auf Areal, dadurch Erhöhung der Bekanntheit der Fläche (Image- &amp; Adressbildung)</i></li> <li>• <i>Geschichte des Ortes beginnt bereits vor erstem offiziellen Spatenstich</i></li> <li>• <i>Standort- sowie Umgebungsqualität wird erhöht</i></li> <li>• <i>Stärkung des Images bei der Bevölkerung</i></li> <li>• <i>Allfällige Anlaufschwierigkeiten können überbrückt werden</i></li> <li>• <i>Realisation ist ohne grössere finanzielle Aufwendungen möglich</i></li> <li>• <i>Dämpft Handlungsdruck und gibt Zeit für gründliche Planung</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Günstige Mietkonditionen</i></li> <li>• <i>Erlaubt Ausführung kultureller Projekte und Initiativen</i></li> <li>• <i>Führt zu Gründungen von KMUs</i></li> <li>• <i>Bereicherung der städtischen Gemeinschaft mit ideellem Output, der unter Marktbedingungen nicht erreicht würde</i></li> <li>• <i>Geringerer finanzieller Aufwand bei den Nutzer/innen, und damit auch oft erst die Chance für innovative Aktivitäten</i></li> <li>• <i>Direktes Handeln möglich. Mehr Freiheiten</i></li> <li>• <i>Nutzen von bestehenden Substanzen ist ökologisch sinnvoll</i></li> </ul>
<b>Schwächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Möglicher Kontrollverlust</i></li> <li>• <i>Differenzierte Kulturen der verschiedenen Akteuren</i></li> <li>• <i>Wertschöpfungsprozess nur schwer quantifizierbar</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bei zu starker kommerziellen Ausrichtung ist mit grossen Publikumsandrang zu rechnen</i></li> <li>• <i>Fehlendes ökonomisches Bewusstsein auf Seiten der Nutzer</i></li> <li>• <i>Wertschöpfungsprozess nur schwer quantifizierbar</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Zeitlich beschränkte Aktivitätsmöglichkeiten</i></li> <li>• <i>Langfristige Investitionen nicht möglich</i></li> <li>• <i>Fehlende Partizipationsmöglichkeiten an Entwicklungsprozess</i></li> <li>• <i>Nutzer sind oftmals Spielball der Entscheidungsträger</i></li> <li>• <i>Unausgewogene Beteiligung an realisierter Steigerung des Bodenwerts</i></li> </ul>

<b>Möglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzielen von Zielgruppen unter Vorzugskonditionen</li> <li>• Generierung eines lebendigen Umfeldes bereits vor Einzug der ersten Anwohner</li> <li>• Zulassen von vereinfachten Handlungsstrukturen</li> <li>• Kreativitätsförderung + Steigerung der kulturellen Aktivität in der Stadt</li> <li>• Beitrag zu Erfüllung der Legislaturziele</li> <li>• Aktivierung der Nachbarschaft</li> <li>• Räumliche Barrierewirkungen von nicht genutzten Arealen aufheben</li> <li>• Stärkung der trinationalen Region durch Entwicklung eines lebendigen &amp; urbanen Quartiers im Dreiländereck</li> <li>• Regionales zusammenwachsen</li> <li>• Identifikationssteigerung mit dem Ort durch aktive Teilnahme seitens der Bevölkerung</li> <li>• Nutzungsmanagement vom öffentlichen Raum optimieren</li> <li>• Bottom-up Planungsinstrument zur Entwicklung der Stadt</li> <li>• Clusterentwicklung mit starker Nutzerdurchmischung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer win-win Situation für Eigner und Nutzer</li> <li>• Steigende Bodenpreise durch Generierung von Adresse</li> <li>• Testballon und Vorbereitung für Endnutzung möglich</li> <li>• Inspirationsquelle für zukünftige Nutzungen</li> <li>• Neuinterpretation von Räumen</li> <li>• Leerstandmanagement + Flächenrecycling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erproben neuer Kommunikationsqualitäten und -formen</li> <li>• Dislokation von entstandenen Projekten</li> </ul>
<b>Gefahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notwendigkeit der Einigung aller Parteien auf eine Grundsatzklärung</li> <li>• Zulassen von flexiblen und weniger reglementierten Prozessen und Projekten</li> <li>• Zulassen einer 'just do it'-Mentalität</li> <li>• Einwände der Nachbargemeinden wegen erhöhter Lärmemissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permanente Einnistung von Zwischennutzern</li> <li>• Negierung der getroffenen Vereinbarungen seitens der Zwischennutzer</li> <li>• Verzögerung von intendierten Entwicklungsprozessen</li> <li>• Erhöhung der Stakeholder an Entwicklungsprozess erhöht Koordinationsaufwand</li> <li>• Erhöhung der Komplexität des Entwicklungsprozesses</li> <li>• Unterschiedliche Kulturen können zu Missverständnis führen</li> <li>• Grosser Entwicklungsdruck des Areals führt zu allzu starker Begrenzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rasch ändernden Flächenkonditionen</li> <li>• Zeitlich zu langsame Anpassung und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur seitens des Flächeneigentümers in der Startphase</li> <li>• Änderung der Bereitschaft des Vermieters, kurzfristige Ertragsoptimierung zugunsten von mittel- und langfristigen Vermarktungserfolgen zurückzustellen</li> <li>• Nicht ausreichende Kommunikation seitens des Vermieters betreffen Nutzungsdauer</li> </ul>

## 4. FALLSTUDIE HAFENTRANSFORMATION

Nachdem in dem vorangegangenen Kapitel Eigenschaften des Konzeptes Zwischennutzung in eher allgemeiner Weise dargestellt wurden, beabsichtigen die folgenden Abschnitte nun deren Anwendung auf die spezifische Situation der Hafentransformation. Im Rahmen des erstellten Strukturprozesses wird dazu ein auf externen Faktoren der Situationsanalyse basierender Strategievorschlag erstellt sowie im Anschluss Werkzeuge zu dessen konkreter Umsetzung präsentiert.

### 4.1 Situationsanalyse

Im Rahmen der externen Situationsbestimmung anhand einer PESTEL-Analyse werden ausschliesslich solche für das Konzept Zwischennutzung relevante Situationseigenschaften aufgelistet.

Aufgrund der Relevanz gewisser Faktoren für mehrere Kategorien, können diese nicht ausschliesslich einer Kategorie zugeordnet werden und werden daher mehrfach gelistet.

Tabelle 7: PESTEL-Analyse

KATEGORIE	FAKTOREN
<b>Political</b>	
<i>Politisch</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intendierte Öffnung des Klybeckquais für Bevölkerung und städtisches Leben.</li> <li>• Neues Hafenuartier mit Nutzungsmischung soll geschaffen werden.</li> <li>• Verbesserung des Images vom Quartier Kleinhüningen beabsichtigt.</li> <li>• Involvierung von diversen Instanzen und Behörden in den Prozess der Arealtransformation.</li> <li>• Finanzielle Mittel für konkrete Bebauungen werden grösstenteils von Investoren geleistet.</li> <li>• SRH ist Vermieter der Hafentflächen im Auftrag der Stadt Basel, vollständig eigenständige Nutzungsbestimmungen dadurch nicht möglich.</li> </ul>
<b>Economic</b>	
<i>Wirtschaftlich</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwarteter Anstieg der Bodenpreise aufgrund Transformationsprozess.</li> <li>• Hohe Verwertungsansprüche an Flächen aufgrund dichter Stadtbesiedelung.</li> <li>• Mangel an günstigem Raum aufgrund dichter Stadtbesiedelung.</li> <li>• Fehlendes Investitionskapital bei jüngeren Akteuren.</li> <li>• Hohes Wohlstandsniveau der Schweiz bewirkt hauptsächlich kulturell orientierte Nutzung von Zwischennutzungsmöglichkeiten.</li> <li>• Wassertransport steht sowohl in Konkurrenz als auch in Kooperation mit Schiene und Strasse.</li> <li>• Rückläufiger Marktanteil am Warenstrom des Wassertransports im Vergleich zu Schiene und Strasse.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückläufiger Warentransport von Massengütern und Zunahme von Containerverkehr voraussehbar.</li> <li>• Intendierte Flächen für Hafenrelokation in Besitz von SBB und DB.</li> <li>• Baurechtnehmer auf Hafengebieten tragen Kosten von eigener Relokation.</li> <li>• Verdichtung des Hafengebiets läuft daher via Baurechtnehmer.</li> </ul>
<b>Social</b>	
<i>Sozial</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beendigung der kulturellen Zwischennutzungen auf dem nt-Areal, welche bis anhin ein grosses Publikum ansprachen. Dadurch Relokation der Basler ‚Ausgangsmeile‘ absehbar.</li> <li>• Während Sommer vermehrt nicht bewilligte Outdoor-Partys. Gefahr der Annektierung von nicht verwalteter Fläche im Hafen.</li> <li>• Jüngere und innovative Bevölkerungsgruppen verfügen nicht über ausreichend Risikokapital für Projektrealisationen.</li> <li>• Hohe Nachfrage nach günstigem Raum feststellbar.</li> <li>• Das Hafengebiet umgebende Stadtquartiere sind von eher negativem Ruf.</li> <li>• Oftmals nicht ausreichendes ökonomisches Bewusstsein auf Seiten gewisser kulturellen Nutzer feststellbar.</li> <li>• Unterschiedliche Kulturen präsent auf engem Raum, verstärkt durch Lage der Stadt im 3-Ländereck.</li> <li>• Aufenthalt an Rheinbord ist beliebte Freizeitaktivität für Stadtbewohner.</li> <li>• Rheinschwimmen sehr populär.</li> </ul>
<b>Technological</b>	
<i>Technologie</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafeninfrastruktur aktuell nicht auf dem neusten Stand.</li> <li>• Effiziente Technologien verfügbar, können Flächenbedarf reduzieren.</li> <li>• Organisation von Umschlag Wasser - Schiene aktuell nicht optimal strukturiert.</li> <li>• Schifffahrt ist und bleibt günstige und ökologisch saubere, jedoch langsame Warentransportmöglichkeit.</li> <li>• Just in Time Produktion macht grosse Lagerhallen überflüssig.</li> </ul>
<b>Environmental</b>	
<i>Umwelt</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Künstlich, rein am Planungstisch geschaffenen neuen Stadtquartieren fehlt der Charakter von Urbanität.</li> <li>• Involviertheit von Nachbarländern (Deutschland, Frankreich)</li> <li>• Ansehen der nachbarschaftlichen Quartiere im Ansehen verbesserungsfähig.</li> <li>• Fläche für Neuansiedelung der Warendrehscheibe vorhanden, jedoch aktuell nicht in Besitz der Stadt bzw. der SRH.</li> <li>• Infrastrukturinstallationen wie Wasserabflüsse oder Stromanschlüsse nicht überall gegeben.</li> <li>• Im Rhein schwimmen auf Höhe des Hafengebiets nicht erlaubt.</li> </ul>
<b>Legal</b>	
<i>Rechtlich</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Zonenplan anfangs 2011 schafft neue rechtliche Situation.</li> <li>• SRH muss regulatorische Auflagen innehalten.</li> <li>• Gesamtschweizerische Bedeutung des Hafens für das Land.</li> </ul>

## 4.2 Strategie

Nachdem nun das Konzept Zwischennutzung in seinen Eigenschaften umrissen sowie diejenigen die Situation beeinflussenden externen Faktoren gelistet wurden, ist es an der Zeit, eine mögliche Strategie betreffend der im Rahmen des Transformationsprozesses entstehenden Freiflächen zu entwerfen.

Definitionen des Begriffes Strategie gibt es enorm viele, gemäss Abplanalp und Lombriser (2010) hat sich ein einheitlicher Strategiebegriff bis heute weder in der wissenschaftlichen Diskussion noch in der Praxis durchgesetzt. Strategien dienen jedoch grundsätzlich der Sicherstellung des langfristigen Unternehmenserfolges in dem sie Wege, Leitplanken sowie allgemeine Stossrichtungen zu Erfüllung der von einem Unternehmen definierten Zielvorgaben aufzeigen.

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit dem Konzept Zwischennutzung, daher geht es bei folgendem Strategievorschlag primär darum, anhand des präsentierten Konzeptes gewinnende Vorteile aus der vorhandenen sowie der sich im Laufe des Transformationsprozesses verändernden Situation der Verfügbarkeit von temporär nicht genutzten Flächen zu ziehen; konkret also, die Stärken des Konzeptes Zwischennutzung bewusst zu nutzen sowie gleichzeitig dessen Schwächen und Risiken einzudämmen.

Einfach formuliert, sollen entstehende temporäre Freiflächen nicht sinnlos brachliegen und ungenutzt bleiben. Flächen auf dem Hafeneareal Kleinhüningen, die von ihrer ursprünglichen Nutzung befreit sind und auf welchen kein unmittelbarer Anschluss der finalen Nutzung im Zeitraum von ein bis zwei Jahren stattfindet, sollen unter günstigen Mietkonditionen für temporäre Projekte offen stehen. Dies im Sinne der Realisation einer für die SRH, für die Stadt Basel sowie für kulturell engagierte Akteure aber auch für potentielle Investoren interessanten Situation.

---

### **Strategievorschlag zum Vorgehen betreffend Freiflächen:**

---

Zulassung von Zwischennutzung auf Freiflächen des Kleinhüninger Hafeneareals welche erwartungsgemäss länger als ein Jahr freiliegen. Dies unter günstigen Mietkonditionen und einfachen Handlungsstrukturen, jedoch mit genauer vertraglicher Reglementierung. Ziel der Strategie ist eine Vorwegnahme späterer Arealentwicklungen sowie die frühe Generierung von Urbanität, dadurch Steigerung des Bodenwerts sowie Stärkung der Verhandlungsposition der SRH gegenüber Investoren sowie der Stadtverwaltung.

---

Die vorgeschlagene Strategie bezieht sich folglich auf das Management von bestehenden oder entstehenden Freiflächen und betrifft dadurch nur einen Teilbereich der ganzen Geschäftstätigkeit der SRH. Es ist daher sinnvoll, nicht von einer umfassenden Strategie auf Unternehmensebene zu sprechen, sondern von einer Strategie für eine strategische Geschäftseinheit, welche den Bereich der Arealbewirtschaftung und Arealentwicklung beinhaltet. Innerhalb dieser strategischen

Geschäftseinheit geht es unter anderem um die Schaffung sowie den Erhalt von ansprechenden und attraktiven Standortkonditionen für Investoren. Für Investoren von unterschiedlicher Natur, seien dies nun Hafenwirtschaft-betreibende Firmen direkt oder Investoren in das künftige Stadtquartier. Im primären Interesse der SRH liegen aufgrund der Geschäftstätigkeit sinngemäss Investoren der Hafenwirtschaft. Im Interesse der Stadtbehörden in Anbetracht der anstehenden Quartierentwicklung stehen hingegen Investitionen in Wohnungsbau sowie Massnahmen zur Firmenansiedelung von anderweitigen Unternehmen an. Zudem werden im Rahmen der Quartierentwicklung immaterielle Investitionen zur Schaffung von Bekanntheit, Öffentlichkeit sowie eines Charakters des Ortes notwendig. Ein lebendiges Stadtquartier kann nicht einfach am Planungstisch geschaffen oder via Grossinvestoren aus dem Boden gestampft werden.

Da sich der Hafentransformationsprozess sowie die damit verbundene Quartierentwicklung nicht innerhalb kurzer Zeit abspielt sondern über Jahre, wenn nicht gar eher Jahrzehnte hinwegzieht, hält die SRH das Land sowie Flächen und dadurch Möglichkeiten einer frühen Entwicklung von urbanen Qualitäten in der Hand. Diese frühe Entwicklung ist im Interesse der Stadt Basel und bildet somit einen strategischen Vorteil für die SRH. Denn durch Anwendung der richtigen Mittel vermag die SRH zu Zielen und Absichten der Stadtentwicklung beizutragen, was wiederum zu einer verbesserten Verhandlungsposition für Eigeninteressen der SRH wie Standortrelokation der Hafenwirtschaft führen kann.

Im Rahmen der Boden-Wertsteigerung sowie der frühen Generation von Urbanität auf Flächen des späteren Stadtquartiers kommt nun das Konzept Zwischennutzung mit seinen Wirkungsweisen zum Zuge, denn im Gegensatz zu Grossinvestoren vermag es durch seinen Aufwand und Einsatz von sozialem Kapital urbane Qualitäten im Sinne der Arealentwicklung zu generieren. Zudem ist die Realisation von Zwischennutzung auf dem Hafensareal in der Lage, einen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele und Massnahmen gewisser von den Stadtbehörden gesetzten Schwerpunkten zu leisten und somit zur Erfüllung der vier aktuellen Leitsätze des Legislaturplans 2009 – 2013 der Stadt Basel mitzuwirken. Tabelle 8 gibt eine Übersicht auf die im Legislaturplan der Stadt formulierten Anliegen, zu welchen Zwischennutzung einen förderlichen Beitrag zu leisten vermag.

Tabelle 8: *Leitsätze des Legislaturplans 2009 – 2013*

<b>1.</b>	<b>Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken</b>
	<i>Schwerpunkt Wirtschaftsstandort stärken</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahme: Weiterentwicklung der Rheinhäfen. „Dabei werden städtebauliche Ansprüche mitberücksichtigt.“</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahme: Förderung junger Unternehmen. „Dafür werden auch geeignete Flächen auf dem Kantonsgebiet zu attraktiven Bedingungen bereitgehalten und zur Verfügung gestellt.“</li> </ul>

<b>2.</b>	<b>Als Region zusammenwachsen</b>
	<i>Schwerpunkt Basel ist Zentrum des Metropolitanraums</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahme: Basel-Stadt als Kern der grenzüberschreitenden Agglomeration.</li> </ul>
<b>3.</b>	<b>Basel als urbanes Zentrum festigen</b>
	<i>Schwerpunkt Kulturstadt und Ausstrahlung</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel: Der Kanton Basel-Stadt etabliert und sichert starke Partnerschaften mit privaten und öffentlichen Trägern, die das Kulturangebot mitgestalten und die kulturellen Zentrumsleistungen mittragen und mitfinanzieren.</li> <li>• Massnahme: Förderung der Kreativen Aktivitäten. „Es werden Räume geschaffen, in denen vielfältige Formen kreativer Aktivität möglich werden.“</li> </ul>
<b>4.</b>	<b>Nachhaltige Lebensqualität schaffen</b>
	<i>Schwerpunkt Nachhaltiger Umgang mit Ressourcen</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahme: Knapper Raum wird optimal genutzt. „Der öffentliche Raum wird weiter aufgewertet und das Nutzungsmanagement optimiert.“</li> </ul>

Wie auch aus der SWOT-Tabelle ersichtlich wird, spielen etliche Wirkungsweisen des Konzeptes Zwischennutzung der Stadtentwicklung in die Hände; das Konzept beinhaltet dadurch diverse der Stadtbehörden dienliche Eigenschaften. Da die SRH Kompensationsfläche von der Stadt Basel für ihre zugunsten der Entwicklung eines Stadtquartieres wegfallenden Hafentflächen erhalten muss, sowie diese natürlich zu optimalen Bedingungen und Konditionen erhalten möchte, ist eine verhandlungsstarke Position der SRH gegenüber der Stadt von grosser Nützlichkeit. Indem die SRH Positionen der Stadtentwicklung vertritt und aktiv zu deren Gelingen beiträgt, kann sie ihre Verhandlungsposition stärken und dadurch wiederum bessere Konditionen für Investoren von primärem Interesse der Hafenlogistik schaffen.

Eine Zusage und Durchführung an Zwischennutzung mit den genannten Zielen ist unter Anbetracht der situationsbedingten Gegebenheit von Freiflächen sowie der nicht notwendigen Leistung von grösseren finanziellen Investitionen eine relativ einfach zu verfolgende Strategie zur Förderung der Unternehmens-, Areal- sowie Stadtentwicklung.

Zu erwähnen bleibt, dass die vorgeschlagene Vorgehensweise aus der gegebenen Situation des Transformationsprozesses optimale Resultate zu ziehen versucht. Da der vom Autor vorgeschlagene Kurs neben den Interessensverfolgung seitens der SRH auch in Blickpunkt der Interessen von Zwischennutzung selbst sowie deren Förderung geschrieben wurde, möchte an dieser Stelle betont werden, dass es entgegen dem Anliegen beider Seiten steht, einen starren und unabweichlichen Strategiekurs betreffend Zwischennutzung vorzuschlagen oder gar aufzudrängen.

## 4.3 Werkzeuge

In den folgenden Abschnitten werden nun Werkzeuge und Hilfsmittel vorgestellt, welche bei richtigem Einsatz zur reibungslosen und effektiven Durchführung der vorgeschlagenen Strategie der Zwischennutzung im Sinne der Arealentwicklung beitragen. Die präsentierten Werkzeuge stellen eine Auswahl der wichtigsten Hilfsmittel dar und sind keine erschöpfende Aufzählung aller möglichen Einsatzmittel.

### 4.3.1 Raum

Gilt es, ein urbanes Stadtquartier zu realisieren, so vertritt der zu diesem Zweck verfügbare Raum die gleichzeitige Position des Entwicklungsgegenstandes sowie diejenige des Werkzeuges dazu zugleich. Raum muss zur Quartierbildung aktiv gestaltet und entwickelt werden. Er ist also Bearbeitungsgegenstand und Endziel zugleich.

Die vorhandene Raumsituation, bezogen auf Flächen des Kleinhüninger Hafensareals, sollte so eingesetzt, respektive als Werkzeug verwendet werden, dass sich Qualitäten eines städtischen Gebietes entwickeln können. Es muss ein Übergang von Raum der Hafenwirtschaft hin zu Raum des städtischen Lebens stattfinden. Dabei gilt es, die unterschiedlichen, teilweise jedoch auch kongruenten Interessen diverser Parteien zu berücksichtigen. Aufrechterhaltung des Hafenbetriebes und dessen Standortattraktivität steht klar im Fokus der SRH (Dätwyler, 2010). Die Stadt Basel pflichtet naturgemäss hierzu bei, fokussiert dennoch stärker auf Entwicklung von Qualitäten eines urbanen Quartieres mit Mischnutzung sowie würde es sehr begrüßen, wenn im Rahmen der Entstehung eines vitalen Quartieres im grenznahen Eck von Basel, Potentiale für ein Zusammenwachsen der drei nachbarschaftlichen Länder (Josephy, 2010) realisiert würden.

Klar ist, dass Innerhalb des Transformationsprozesses temporär freier Raum entstehen wird. Dieser kann ungenutzt und brach bis zur finalen Nutzung liegen gelassen werden oder aber via Zwischennutzung als Werkzeug zur aktiven Ansteuerung und Vorwegnahme der definitiven Nutzung verwendet werden. Da sich die Ziele der verschiedenen Stakeholder wie eben gesehen in ihrer Präferenz möglicherweise unterscheiden, ist dazu eine präzise Festlegung sowie Festhaltung der räumlichen Charakteristika, deren Möglichkeiten und beabsichtigten Ziele von Zwischennutzung angezeigt. Sinn und Zweck der Raumnutzung sollten im Sinne einer optimalen Zielverfolgung in Zusammenarbeit der verschiedenen Parteien möglichst genau geregelt werden.

Dazu empfiehlt sich das Erstellen und Verwenden eines Projektdossiers pro für Zwischennutzung geeigneten Arealfläche, welches Informationen über die räumlichen Gegebenheiten sowie über Möglichkeiten und Absichten der finalen Endnutzung sowie deren Erreichen beinhaltet.

Ein solches Dossier sollte folgende in Tabelle 9 gelistete Punkte aufführen und stets auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

Tabelle 9: *Themenfelder einer Arealfiche*

PUNKT	INHALT
<b>Beschreibung</b>	Exakte Beschreibung der Eigenschaften der spezifischen Fläche. Aktuelle Nutzung, vorhandene Bauten und Infrastruktur, Erschliessung, Besonderheiten, Unklarheiten und mögliche Probleme. Erklärung der intendierten finalen Nutzung.
<b>Zeithorizont</b>	Genaue Klärung der intendierten Entwicklungsabläufe. Festhalten der Agenda und der zeitlichen Möglichkeiten.
<b>Zielsetzungen</b>	Festhalten der Ziele pro Anspruchsgruppe sowohl betreffend finaler Nutzung sowohl auch betreffend dem Entwicklungsweg.
<b>Eignung</b>	Festhalten von möglichen temporären Nutzungsweisen. Ausrichtung auf übergeordnete Ziele.
<b>Strategie &amp; Vorgehensweise</b>	Beschreibung des intendierten Weges der Verwirklichung.
<b>Aktivitätsprotokoll</b>	Festhalten von erledigten Schritten.
<b>Nächste Schritte</b>	Aufzeigen von anstehenden Schritten (Bis wann / Was / Wer).
<b>Notizen</b>	Diverse Informationen wie Kontaktpersonen, Absprachen, Beobachtungen etc.

Unter Punkt a) befindet sich im Anhang ein musterhaftes Beispiel einer solchen Projektfiche. Diese wurde exemplarisch für das Areal einer aktuell auf dem Klybeckquai vorhandenen Brachfläche erstellt.

Herrscht Klarheit und Einigkeit über diese Punkte, so lässt sich vorhandener Raum als Werkzeug mit grösserer Effektivität im Interesse der Arealentwicklung einsetzen. Sind die Arealeigenschaften, der zeitliche Horizont sowie die eventuell bereits festgelegte Zukunft des Raumes bekannt, kann Zwischennutzung darauf ausgerichtet werden. Beispielsweise kann eine parzellenweise Clusterung von Projekten der Zwischennutzung auf entsprechend relevantem Areal stattfinden oder von Anfang an ausschliesslich Projekte selektioniert werden, welche dem zukünftigen Interesse der Fläche dienen.

### 4.3.2 Zeit / Mobilität

Der Zeitraum des Transformationsprozesses des Kleinhüninger Hafenareals wird sich trotz der intendierten zügigen Realisation aufgrund der enormen Tragweite über etliche Jahre wenn nicht gar Jahrzehnte erstrecken.

Es entstehen mit grosser Wahrscheinlichkeit gewisse temporäre Freiflächen während der Zeit. Diese besitzen jedoch nicht denselben Anfangs- oder Endpunkt des übergeordnet ablaufenden Prozesses noch weisen sie eine gleich lange Zeitspanne auf. Innerhalb der Dauer des übergeordneten und umfassenden Ablaufs des Transformationsprozesses öffnen sich auf spezifischen Flächen also gewisse Zeitfenster, welche Möglichkeiten für Zwischennutzung aufweisen.

So sicher wie sich diese Zeitfenster öffnen, schliessen sie sich aber auch wieder. Da die Arealentwicklung jedoch von grosser Komplexität und von langer Zeitdauer ist, wird alternativ zur definitiven Schliessung eines Zeitfensters eher eine Verschiebung dessen an eine neue Lokalität wahrscheinlich.

Da die Realisation von Zwischennutzung auf das Vorhandensein solcher Zeitfenster des temporären Flächen-Leerstandes angewiesen ist, sollte sie auch deren Mobilitätscharakter übernehmen. Eine temporäre Nutzung muss also bei ausreichender Flexibilität und Mobilität nicht zwangsläufig durch das Ende eines Zeitfensters beendet werden, sondern kann idealerweise mit diesem ihren Standort wechseln. So ist denn wie von Pfeifer (2010) erwähnt, Investition in Mobilität im Sinne eines jederzeit möglichen Weiterzuges der Zwischennutzung sehr sinnvoll. Zwischennutzer müssen stets flexibel bleiben und dürfen sich nicht festinvestieren (Marty, 2010).

Mobilität, respektive die Möglichkeit sich einem Standorttransfer zu unterziehen, kann also die Laufzeit und damit die beschränkte Lebensdauer von Zwischennutzungsprojekten erhöhen.

Eine ausreichend lange Lebensdauer wird sowohl von wirtschaftlicher Seite als auch von der Seite der Zwischennutzer begrüsst. Denn um langfristige Wirkung entfalten zu können, benötigen temporäre Projekte eine gewisse Zeit. So ist zu kurzfristige Zuteilung von Aktionsräumen uninteressant, da diese nicht nachhaltig ist (Josephy, 2010). Zudem überwiegt der Aufwand den Ertrag und Gewinn ohne das Vorhandensein von genügend Zeit (Dätwyler, 2010). Cabane stellt passend dazu fest: Je kürzer die Laufzeit, desto weniger Nutzen kann gezogen werden. Dies, da Investitionen innerhalb kurzer Zeit amortisiert werden müssen (Cabane, 2010). Trotz des meist beschränkten Zeitrahmens sollten Zwischennutzungsprojekte also eine gewisse Mindestdauer aufweisen können. Wie lange diese ist, sowie ob das vorhandene Zeitfenster an einem Ort dafür ausreicht, muss je nach intendierten Zielen geklärt werden.

Um das Werkzeug Mobilität konkret auf eine Fläche des Hafenareals anzuwenden, wird hier die in dem Arealossier besprochene Brachfläche beschrieben.

Auf dieser lassen sich aufgrund des aktuellen Leerstandes unmittelbar Projekte von temporärem Charakter realisieren. Sie könnte als Ausgangs- und Startfläche für diverse Projekte fungieren.

Da sich aufgrund der nördlichen Lage am Klybeckquai in nicht allzu weiter Ferne bewohnte Fläche der französischen Gemeinde Huningue befindet, ist eine lärmintensive Nutzung in Brachennähe nicht beschwerdefrei möglich.

Können auf der Brachfläche öffentlich zugängliche Projekte der Zwischennutzung realisiert werden, so würden diese nach einer gewissen Anfangs- und Etablierungsphase höchstwahrscheinlich auf einen grossen Anklang seitens der Bevölkerung stossen. Beliebtheit eines öffentlichen Ortes ist jedoch unweigerlich mit einer gewissen Emission von Lärm verbunden. Da Ende 2012 das weiter südlich gelegene Areal der Migrol frei wird, welches von weniger lärmempfindlichem Charakter ist, würde sich eine Relokation von gewissen Unternehmen auf diese Fläche empfehlen.

In dem vorliegenden Fall der Brache sind Projekte der Zwischennutzung nicht unmittelbar durch ein sich schliessendes Zeitfenster begrenzt, sondern eher bedingt durch sich entwickelnde Lärmemissionen durch Entstehung von Öffentlichkeit. Eine Relokation der entwickelten Öffentlichkeit-wirksamen Projekte auf die Migrol-Fläche könnte diese Probleme beheben und die Fläche der Brache, sofern noch nicht in Verwendung der finalen Nutzung, weiterhin für weniger lärmproduzierende Projekte genutzt werden.

### **4.3.3 Finanzielle Unterstützung**

Im Rahmen von Zwischennutzung kann mit geringem Risiko und kleinen Investitionen viel ausprobiert werden (Cabane, 2010). Zwischennutzung lebt von der günstigen Realisation von Ideen in bestehendem Raum. Dennoch ist vor allem zu Beginn der Zwischennutzungszeit auf der Nutzerseite ein Bedarf an Startkapital zur Projektentwicklung vorhanden, welcher im Widerspruch zu den geringen finanziellen Ressourcen der Akteure steht (Josephy, 2010).

Ein solches Bedürfnis der monetären Unterstützung ist jedoch eindeutig kein Anliegen der SRH. Denn, wie Dätwyler (2010) formuliert, falls Kultur subventioniert werden muss, ist dies nicht Angelegenheit der Hafenwirtschaft oder der SRH. Finanzielle Unterstützung, falls notwendig, ist von der Nutzerseite also klar an anderen Orten aufzutreiben. Erlaubt und ermöglicht die SRH Zwischennutzung auf ihren Flächen, so wird eine gewisse allgemeine Unterstützung im Sinne der erfolgreichen Durchführung des Konzeptes dennoch notwendig. Ganz ohne gewisse Investitionen geht es nicht, wie Dätwyler (2010) korrekt feststellt. Diese liegen aber nicht in der direkten Finanzierung von Projekten, sondern in der Bereitschaft auf Verzicht von regulären Mietpreisen sowie der Bereitstellung gewisser grundlegender Infrastrukturinstallationen wie Wasser- oder Stromanschlüsse.

Betreffend Miete stellen Angst et al. (2010) in denen von ihnen untersuchten Beispielen, welche die meisten im Grossraum Zürich liegen, ein Bewegen der Mietpreise im Bereich der günstigsten zehn Prozent der lokalen Büromieten fest. In Berlin zahlen gemässe Lange et al. (2007) sogar 63 Prozent der befragten Zwischennutzer gar keine oder nur eine symbolische Miete. Mietkonditionen, auch wenn diese meist im Verlauf der Zwischennutzung deutlich angehoben wurden (Angst et al., 2010), bewegen sich also deutlich unter dem marktüblichen Niveau. Obwohl von einigen Personen als grundlegender Faktor für Zwischennutzung genannt, denn ohne tiefe Mietgebühren keine nachhaltige Zwischennutzung, kann ein Gewähren von diesen tiefen Mieten doch auch schon als Form der Unterstützung und Förderung des Konzeptes angesehen werden.

Neben tiefen Mietpreisen wird eine weitere, mit direkt finanziellen Aufwänden verbundene Unterstützung in Form von Infrastruktur notwendig. Dies, da zur Verwendung von temporären Freiflächen, im Hafenableit Kleinhüningen hauptsächlich Brachflächen unter freiem Himmel, anfänglich gewisse elementare Infrastrukturinstallationen durchgeführt werden müssen.

Da Eigentümer naturgemäss mit grossem ökonomischem Kapital, Zwischennutzer hingegen eher mit sozialem Kapital operieren (Josephy, 2010), macht es Sinn, dass der Eigentümer für die Materialkosten aufkommt sowie die Zwischennutzer für die Arbeitskraft aufkommen bzw. die Installationen wo immer möglich selber einrichten.

Zusätzlich zu der Unterstützung durch tiefe Mietgebühren sowie der Bereitstellung gewisser elementarer Infrastrukturinstallationen, benötigt Zwischennutzung zur effizienten Durchführung hauptsächlich Hilfe in Form von Verwaltung. Diese geschieht jedoch grösstenteils im Eigeneinteresse des Vermieters und kann dadurch im Grunde nicht als direkte oder indirekte Unterstützung klassifiziert werden. Denn ohne oder aufgrund von mangelndem Engagement der Verwaltung können Kosten für Zwischennutzung deutlich ansteigen; dies da ungeordnete Verhältnisse durch beispielsweise unzulässige Untervermietung oder fehlende Abfallregelung eintreten können (Bürgin, 2010). Es geht bei der Unterstützung von Zwischennutzung seitens des Flächeneigentümers, sei diese nun direkt (Infrastruktur), indirekt (Miete) oder durch organisatorischen Beistand (Verwaltung), also nicht um eine Subventionierung, sondern vielmehr um eine nachhaltig produktive Kontextsteuerung (Josephy, 2010).

#### **4.3.4 Mietverträge**

Die Angst, dass Absichten des Masterplans durch Zwischennutzungen durchkreuzt werden, ist nach Cabane (2010) erfahrungsgemäss unbegründet. Um dies zu garantieren sowie Zwischennutzung in geregelter, strukturierter Weise im langfristigen Sinne der Arealentwicklung durchzuführen, benötigt es jedoch die Schaffung klarer Rahmenbedingungen sowie deren festhalten in rechtlich gültigen Mietverträgen. Der Abschluss von korrekten Mietverträgen ist das A und O einer erfolgreichen

Zwischennutzung (Bürgin, 2010), denn diese fungieren in gewisser Weise als grundlegendes Steuerungsinstrument.

Obwohl Zwischennutzung am unteren Ende des Marktes stattfindet, gelten auch hier die gleichen Rechte und Pflichten wie bei anderen Marktteilnehmern. Beide Parteien – Eigentümer und Zwischennutzer – brauchen Rechtssicherheit. Aufgrund der speziellen Situation der zeitlichen Unsicherheit gilt es, die Hauptaufmerksamkeit einerseits den Vereinbarungen über Fristen, andererseits den Regelungen über jene besonderen Umstände, welche bei einer Zwischennutzung von üblichen Mietverhältnissen abweichen, zu widmen (Bürgin, 2010).

Folgende Tabelle liefert eine kurze Übersicht auf mögliche Vertragsarten zur Regelung von Zwischennutzung.

Tabelle 10: *Vertragsarten und ihre Eigenschaften*

<b>Zwischennutzungsvertrag</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertrag zwischen Flächeneigentümer und Nutzer.</li> <li>• Inhalt und Eigenschaften entsprechen denen eines gängigen Miet- oder Pachtvertrages.</li> <li>• Anstelle von normalen Kündigungsschutz-Regeln werden jedoch kürzere Kündigungsfristen vereinbart, eventuell sogar Optionen der sofortigen Kündigung bei Verkauf oder einer regulären Vermietung. Dies wird möglich, indem die Zwischennutzung in dem Vertrag ausdrücklich als solche bezeichnet wird mit Verweis auf die gesetzliche Bestimmung von Art. 272a Abs. 1 lit. d.</li> <li>• Regelt werden muss unter anderem: Nutzung / Mietdauer / Miethöhe / Haftpflicht / Verpflichtungen Vermieter / Verpflichtungen Mieter / Regelungen über Strom, Wasser und Abfallentsorgung.</li> </ul>
<b>Überlassungsvertrag oder Gebrauchsleihe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertrag zwischen Flächeneigentümer und Nutzer.</li> <li>• Flächen oder Einrichtung werden dem Zwischennutzer unentgeltlich überlassen, Unterhaltskosten müssen vollständig vom Vermieter getragen werden. (Art. 307 Abs. 1, OR).</li> <li>• Ermöglicht dem Eigentümer die grösstmögliche Freiheit bezüglich Verfügbarkeit resp. Rückforderung seines Objektes, da er «die Sache früher zurückfordern kann, wenn der Entlehner sie vertragswidrig gebraucht oder verschlechtert oder einem Dritten zum Gebrauche überlässt, oder wenn er selbst wegen eines unvorhergesehenen Falles der Sache dringend bedarf.» (Art. 309 Abs. 2 OR).</li> <li>• Die zu regelnden Inhalte entsprechen dem Zwischennutzungsvertrag.</li> </ul>
<b>Pflegevertrag</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertrag zwischen Flächeneigentümer und Nutzer.</li> <li>• Nutzer übernimmt Verantwortung für Pflegemassnahmen auf der Fläche. Gegenleistung sind Entgelt oder kostenlose bzw. reduzierte Miete.</li> <li>• Kann in andere Verträge integriert werden.</li> </ul>
<b>Globalvertrag oder Intermediäres Vertragsmodell</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertrag zwischen Eigentümer, öffentlichem Träger und Nutzer.</li> <li>• Trägerschaft werden (z.B. via Überlassungsvertrag) Flächen zur Verfügung gestellt, welche dann durch diese via separate Nutzungsverträge an Einzelpersonen oder Nutzungsgruppen</li> </ul>

---

weitervermittelt werden.

- Globalvertrag muss zusätzlich klare Regelungen und Bestimmungen der Untervermietung enthalten.

---

#### **Städtebaulicher Vertrag**

---

- Vertrag zwischen Behörde und Flächeneigentümer.
- Enthält Regelungen der Nutzung von Grundstücken in Verbindung mit Bebauungsplänen.

---

#### **Stadtumbauvertrag**

---

- Vertrag zwischen Behörde und Flächeneigentümer.
- Innerhalb festgelegter Stadtumbaugebiete werden gesonderte Konditionen betreffend Nutzung und Handhabung von Flächen geregelt.

---

*Quelle: Lange et al. (2007) sowie Bürgin (2010)*

Zur vertraglichen Reglementierung von Zwischennutzungen auf dem Hafenaerial Kleinhüningen empfiehlt sich eine Unterscheidung betreffend Vermietung von Innenräumen und Aussenflächen. Da aktuell, bis auf die Lokalität des Dreiländerecks, sehr wenig bis gar keine freien Räume in Innenräumen von Gebäuden zur Vermietung freistehen oder diese sich nicht in Händen der SRH befinden, ist es angeraten, eine Vermietung solcher Innenräume in Form von spezifischen Zwischennutzungsverträgen mit den jeweiligen Nutzern zu reglementieren.

Neben der begrenzten Innenraumsituation ist hingegen eine grosse Verfügbarkeit von brachliegender Aussenfläche feststellbar. Diese bildet sich momentan durch die im Arealossier beschriebene Brachfläche und wird voraussichtlich Ende 2012 durch das ca. 15'000 m<sup>2</sup> grosse Areal der Migrol enorm ergänzt.

Auf diesen ausgeprägten Flächen lässt sich eine Vielzahl von unterschiedlichen Zwischennutzungsprojekten realisieren. Eine solche Mannigfaltigkeit an Projekten kann im Interesse der Entwicklung einer Mischnutzung des Areals als sehr förderlich bezeichnet werden, erhöht jedoch auch den Koordinationsaufwand. Mit diesen allen einzeln einen detaillierten Zwischennutzungsvertrag abzuschliessen, birgt einen enormen Arbeits- sowie Verwaltungsaufwand und übersteigt daher klar den sinnvollen Rahmen des Aufwandes für die SRH. Hier empfiehlt es sich daher, einen Globalvertrag inklusive Pflegevereinbarungen mit einer Trägerschaft abzuschliessen. Eine Trägerschaft erledigt den organisatorischen Aufwand der Selektion, der Vertragsabschliessung und der Verwaltung einzelner Zwischennutzungen sowie übernimmt sie Verantwortung für Pflege und Instandhaltung des Areals. Durch Einsatz eines Globalvertrages braucht die SRH nur einmal die umfassenden Rahmenbedingungen der Flächennutzung in vertraglicher Weise mit einem einzelnen Kooperationspartner zu klären und erspart sich somit etlichen Koordinations-, Kommunikations- sowie Aufwand für Management der Zwischennutzung.

#### **4.3.5 Infrastruktur**

Das Thema Infrastruktur wurde bereits kurz in den beiden vorherigen Abschnitten Zeit / Mobilität sowie Finanzielle Förderung angesprochen und wird daher hier nur kurz zusammengefasst.

Einerseits werden zur erfolgreichen Durchführung von Zwischennutzung anfänglich gewisse grundlegende Infrastrukturinstallationen wie Wasser- und Stromanschlüsse sowie sanitäre Einrichtungen erforderlich. Dies vor allem auf Aussenflächen, da diese im Gegensatz zu Innenräumen Infrastrukturtechnisch weniger gut erschlossen sind. Andererseits wird ein Mobilitätscharakter an die Infrastruktur gestellt, dies um flexibel auf sich verändernde Umgebungssituationen wie etwa der plötzliche rasch eingeleitete Baubeginn einer finalen Nutzung reagieren zu können.

Die Erstellung einer gewissen Basis-Infrastruktur kann also als essentielles Werkzeug zur Realisierung von Zwischennutzung bezeichnet werden. Mobilität der Infrastruktur wiederum als Werkzeug der Verlängerung der Lebensdauer von Zwischennutzungsprojekten.

Indem Zwischennutzung durch erste Generierung von Öffentlichkeit und Publikum gewisse Infrastrukturdefizite, Notwendigkeiten und Anforderungen ausloten kann, funktioniert sie andererseits wiederum selbst als Werkzeug der übergeordneten Infrastrukturentwicklung in langfristiger Perspektive der Arealentwicklung.

#### **4.3.6 Kommunikation**

Die Notwendigkeit einer ehrlichen und ausgeprägten Kommunikation zur reibungslosen Zusammenarbeit von Flächeneigentümer und Flächennutzer wurde als Voraussetzung für erfolgreiche Zwischennutzung bereits erwähnt. Etliche Konflikte, welche zu einer Polarisierung der Positionen führen können, resultieren aufgrund mangelnder Kommunikation, nicht ausreichender gegenseitiger Information und Kooperation (Cabane, 2010). Nicht nur im vorliegenden Thema der Realisierungsmöglichkeiten von Zwischennutzung im Hafenaerial Kleinhüningen ist die Schaffung einer elaborierten und produktiven Kommunikationskultur zwischen allen in den Prozess involvierten Parteien von zentraler Bedeutung. Gute Kommunikation ist elementares Werkzeug für das Gelingen eines jeden Prozesses und muss daher nicht weiter ausgeführt werden.

#### **4.3.7 IBA Basel 2020**

Das Kürzel IBA steht für den Begriff Internationale Bauausstellung, dieser Begriff wiederum benennt ein Instrument der Stadtplanung und des Städtebaus. Eine IBA soll via Ideen und Projekte neue Impulse für regionale Entwicklung setzen.

Zur Förderung und Stärkung der Region Basel, dem sogenannten trinationalen Eurodistrict Basel, wurde Ende 2010 die erste grenzüberschreitende Internationale Bauausstellung, die IBA Basel 2020,

lanciert. Diese widmet sich der Frage „wie sich die Stadtregion unter den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts grenzüberschreitend weiterentwickelt: Wie sie über die Grenzen zusammenwächst und zusammen wächst.“ (IBA, 2010). Dazu möchte die IBA Basel das „Zusammenwachsen“ und das „Zusammen wachsen“ durch gezielte Projekte ihrer Handlungsfelder stimulieren. Diese vier von der IBA definierten Handlungsfelder sind 1. Kultur ist Baukultur ist nachhaltig, 2. Rhein & Co, Wasser und andere Landschaften, 3. Trinationale Stadtregion in Bewegung und 4. Leben in der Wissensökonomie: Life and Sciences.

Da die IBA selbst nicht über die notwendigen Mittel zu Projektrealisation verfügt, ist sie auf die Kooperation mit relevanten Akteuren angewiesen. So zeichnet denn die IBA Projekte mit ihrem IBA Label aus, welche die folgenden Qualifizierungskriterien erfüllen:

Tabelle 11: IBA Basel 2020 Projekt-Qualifizierungskriterien

<b>1. Zulassungskriterien (formell)</b>	<b>Zwischennutzung</b>
• Vorhandensein einer Projektträgerschaft	Verein NEUBASEL
• Finanzierbarkeit	<i>günstig</i>
• Realisierbarkeit (zumindest in Ansätzen) bis 2020	<i>unmittelbar</i>
• Kohärenz mit IBA Handlungsfelder und TEB Entwicklungsstrategien	<i>1./2./3. gegeben</i>
<b>2. Inhaltliche Anforderungen</b>	
• Projekte, die einen Beitrag zum gemeinschaftlichen Nutzen für die gemeinsame Agglomeration leisten, in die gesamte Region ausstrahlen und Verbindungen zwischen Teilräumen und den Menschen herstellen, und	<i>gegeben</i>
• innovative und beispielhafte Projekte mit Modellcharakter, und	<i>gegeben</i>
• Best-in-class in der Umsetzung (Gestaltungsqualität, Nachhaltigkeit).	<i>durchführbar</i>

An der rechten Seite der Tabelle 11 sind die entsprechenden Eigenschaften von Zwischennutzung auf dem Hafeneareal Kleinhüningen gelistet. Klar ersichtlich wird, dass dortige Zwischennutzungsprojekte die IBA-Kriterien in ihrer Grundform ohne grössere Probleme erfüllen sollten. Das Hafeneareal Kleinhüningen liegt unmittelbar im Dreiländereck Frankreich-Deutschland-Schweiz; zentraler als diese Fläche geht es gar nicht. Die Entwicklung dieser grenznahen Fläche zu einem beliebten und öffentlichen Areal durch Zwischennutzung stärkt das Profil der Stadtregion und trägt zu grenzüberschreitenden Freizeit-, Erholungs- sowie auch Kulturaktivitäten bei und erfüllt dadurch das Anliegen der IBA der Förderung des Lebensraumes im polyzentrischen Dreiländereck.

Da die Entwicklung eines vitalen und urbanen Raumes auf der Hafenfläche im Dreiländereck im Interesse der IBA Basel steht, kann sie Projekte, welche diesen Charakter fördern, mit ihrem IBA Label auszeichnen. Die Projektumsetzung im Kontext und unter IBA Label ergeben für das Projekt

Vorteile in Form von Unterstützungsleistung wie Beratung und Begleitung, Erleichterung der Suche nach Projektpartner, der Zugang zu Fördermittel oder die Verankerung in den Gebietskörperschaften (IBA, 2010). Somit sollte die IBA Basel die Realisierung, Wirksamkeit und Effizienz der Projekte verbessern.

Die IBA Basel 2020 und Zwischennutzung können sich durch ihre Wirkungsweisen gegenseitig als Hilfsmittel dienen. Unterstützungsleistungen der IBA können als Werkzeug für erfolgreiche Durchführung von Zwischennutzung genutzt werden; Zwischennutzungsprojekte und deren Wirkung wiederum als Instrument zur Realisation von Zielsetzung der IBA Basel.

#### **4.3.8 Trägerschaft**

Werden die Brachflächen des Klybeckquais im Sinne der Arealentwicklung für Zwischennutzung zugänglich gemacht, gibt es theoretisch ausreichend Fläche für zahlreiche Zwischennutzungsprojekte. Wie erwähnt, generieren viele einzelne Projekte jedoch etlichen Selektions-, Koordinations- und Verwaltungsaufwand. Durch die grosse Anzahl an Vertragspartnern entsteht ein Mehraufwand gegenüber klassischen Vermietungen. Diverse im Rahmen des Forschungsprozesses Zone Imaginaire interviewten Firmen bezeichnen das Management von Zwischennutzungen denn auch als anspruchsvoll und komplexer als ursprünglich gedacht (Angst et al., 2007). Speziell die Auswahl und Betreuung der Mieter kann als Schlüssel einer reibungslosen und erfolgreichen Zwischennutzung erwähnt werden. Ohne engagierte und professionelle Verwaltung von Zwischennutzung, besonders im vorliegenden Rahmen der intendierten raschen Arealentwicklung, können Schwierigkeiten und Probleme auftauchen, welche die positiven Wirkungsweisen überschatten. So können zum Beispiel Kosten aufgrund ungeordneter Verhältnisse stark ansteigen oder der Effekt der Adressbildung durch keine oder unpassende Selektion von Nutzungskonzepten abgeschwächt werden.

Zur operativen und effektiven Handhabung von Zwischennutzungen empfiehlt sich daher der Einsatz einer Trägerschaft in Form einer intermediären Instanz, also die enge Zusammenarbeit der SRH mit einem kompetenten Schnittstellenakteur, welcher sich gleichermaßen in den kreativen Milieus, der Verwaltung sowie der freien Wirtschaft auskennt (Josephy, 2010) und dadurch in der Lage ist, verschiedene Aspekte unterschiedlicher Akteure unter einen Hut zu bringen.

Primäre Aufgabe einer solchen Trägerschaft wäre die Koordination gegenseitiger Interessen sowie die Koordination von Aktivitäten, nicht jedoch Durchführung von konkreten Projekten der Zwischennutzung an sich. Bürgin (2010) definiert eine intermediäre Organisation als Stelle, welche im Rahmen der Projektorganisation den Überblick über sämtliche Belange der Zwischennutzung behält und die verschiedenen Aktivitäten koordiniert, eine Controlling-Funktion inne hat, als Ansprechpartner zur Verfügung steht sowie auch aktiv kommuniziert. Die Verwaltungstätigkeit umfasst unter anderem sämtlichen Aufwand, der mit der Vermietung anfällt: Vergabe der Objekte,

individuelle Mietverträge, Nebenkostenabrechnung, Schlüsselwesen, Objektübergabe und -rückgabe, Auskunftserteilung und Beantwortung von Beanstandungen.

Einfach gesagt, reduziert eine Trägerschaft die Anzahl der Vertragspartner bei Zwischennutzung für den Flächeneigentümer auf eine Partei und verwaltet Zwischennutzungen in dessen Auftrag.

Von einer blossen Auftragsvergabe des Betriebsmanagements sollte jedoch abgesehen werden, denn dies könnte rasch zu einer Principal-Agent-Situation führen, welche zur Arealentwicklung weniger gut geeignet ist als eine richtige Partnerschaft zwischen den agierenden Parteien. Ziel sollte die Realisierung eines gemeinsamen Produktes sein, welches durch Aktivitäten einer Partei alleine nicht erreicht werden könnte (Hodge, 2007). Eine einseitige Abhängigkeit einer Partei von der anderen ist dabei zu vermeiden. Hierfür ist eine enge Zusammenarbeit sowie dafür wiederum eine auf die einzelnen Charakteristiken abgestimmte gemeinsame Definition eines gemeinschaftlichen Projektes notwendig.

#### **4.3.9 Verein NEUBASEL**

Zur Realisation eines solchen gemeinschaftlichen Projektes, welches im aktuell vorliegenden Fall als Arealentwicklung im langfristigen Sinne anhand von Zwischennutzung unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen – wirkungsvolle, nachhaltige und konfliktfreie Durchführung von Zwischennutzung auf der Eignerseite und unkomplizierte, betreffend Entfaltung und Zeit möglichst wenig beschränkte Durchführung auf Nutzerseite – genannt werden kann, möchte sich gerne der Verein NEUBASEL als Organisation für eine Trägerschaft zur Koordination der Zwischennutzungen empfehlen.

Diese bestehende Gruppierung junger und innovativer Akteure definiert sich selber als Schnittstelle zwischen Behörden, Grundeigentümern und kreativen Milieus. Der Verein sieht sich als Dienstleister im Sinne der Akteursvernetzung sowie der Förderung urbaner Lebensqualitäten. Im Interesse seiner grossen Mitgliederbasis sowie seiner Nähe zur Basler Kreativszene und deren Akteuren vertritt der Verein NEUBASEL im Namen der jüngeren Generation Anliegen und Anforderungen an eine vielfältige, moderne, lebendige und urbane Stadt. Dies im gleichzeitigen Bewusstsein und unter Berücksichtigung des Vorhandenseins von übergeordneten wirtschaftlichen sowie städtebaulichen Interessen. Durch seine Akzeptanz und Verbindungen sowohl auf behördlicher Ebene wie auch auf Seite der Kreativszene bietet NEUBASEL ideale Eigenschaften einer Verbindungsstelle zwischen Flächeneigentümer und Flächennutzer.

#### 4.4 Instrument

Die in den vorherigen Abschnitten beschriebenen Werkzeuge (Raum, Zeit/Mobilität, Finanzielle Unterstützung, Mietverträge, Infrastruktur, Kommunikation, IBA Basel 2020, Trägerschaft, NEUBASEL) dienen als Arbeits- und Hilfsmittel zur erfolgreichen Durchführung von Zwischennutzung und bilden zusammengefasst das Instrumentarium zu deren Handhabung. Findet eine auf die jeweilige Situation abgestimmte, sinnvolle Verwendung der Werkzeuge statt, so kann Zwischennutzung dadurch gelenkt und hinsichtlich eines beabsichtigten Zieles gesteuert werden, was zu einer stärkeren Entfaltung der positiven Wirkungsweisen führen kann.

Die Liste der Werkzeuge ist jedoch weder erschöpfend noch verbindlich. Denn Industrieareal ist nicht gleich Industrieareal (Eisinger, 2005); was heissen mag, dass sich temporär nutzbarer Raum von Ort zu Ort in seinen Eigenschaften wie räumliche Situation, zeitliche Beschränkungen, soziale oder rechtliche Umgebungsfaktoren stark unterscheiden kann. Eine kontextspezifische Abstimmung, Selektion, Anpassung sowie Ergänzung der Werkzeuge wird daher erforderlich. Ferner lässt sich Zwischennutzung auch ohne die Anwendung der gelisteten Werkzeuge durchführen. Bei Verzicht auf solch reglementierende und steuernde Elemente ist die Gefahr von negativen Auswirkungen durch chaotische und unkontrollierbare Zustände allerdings sehr gross. Eine nachhaltige Wirkung wird durch fehlende Struktur und das Fehlen einer Ausrichtung auf ein für Eigner und Nutzer gemeinsames Ziel eher unwahrscheinlich und ist daher nicht empfehlenswert.

Ungeachtet seiner auf die jeweilige Situation notwendigen Anpassung, liefert das präsentierte Instrumentarium bei elaborierter Anwendungsweise eine starke Grundlage zur Schaffung einer für beide Seiten dienlichen Situation der erfolgreichen Durchführung von Zwischennutzung.

#### 4.5 Implementation und Evaluation

Die Zusammenarbeit der einzelnen Werkzeuge bildet ein Instrument zur Handhabung von Zwischennutzung. Zwischennutzung wiederum ist selbst ein Instrument, ein Instrument zur Areal- und Raumentwicklung. Die vorliegende Arbeit empfiehlt dessen strategischen Einsatz zur Entwicklung von urbanen Qualitäten hinsichtlich des zukünftigen Stadtquartiers auf dem Hafenable Kleinmünzungen und präsentiert Werkzeuge, welche zur Implementierung eingesetzt werden können.

Auf den vorliegenden Fall des Hafenable Kleinmünzungen bezogen, bedeutet dies unter Berücksichtigung der präsentierten Werkzeuge, eine vertraglich reglementierte Zulassung von mobilen, also örtlich nicht festinstallierten Zwischennutzungsprojekten auf temporär brachliegenden Flächen. Ausgangspunkt kann die im Arealossier beschriebene freie Brachfläche auf dem

Klybeckquai sein. Zwischennutzungsprojekte werden unter Berücksichtigung der Umgebungstauglichkeit sowie im Sinne des längerfristigen Beitrages zur Arealentwicklung selektioniert und von der SRH durch grundlegende Infrastrukturmassnahmen, nicht jedoch in direkter finanzieller Weise unterstützt. Unter Beabsichtigung der Entwicklung einer optimalen Kommunikationskultur sowie der Absicht einer Vereinfachung und Reduktion des organisatorischen Aufwandes für die SRH, wird zur effizienten Handhabung von Zwischennutzungsprojekten eine Kooperation mit einer Trägerschaft realisiert. Als bestehende und kompetente Organisation empfiehlt sich hierzu der Verein NEUBASEL.

Die empfohlene Art und Weise der Implementation von Zwischennutzung ist ein anhand von Analyse bestehender Zwischennutzungsliteratur, Analyse der lokalen Umgebungsfaktoren sowie der Durchführung von Experteninterviews erarbeiteter operativer Vorgehensvorschlag und kein Universalrezept. Er stellt eine Möglichkeit der strategischen Durchführung von Zwischennutzung zur Realisation von beabsichtigten Arealentwicklungszielen dar. Gemäss Lombriser und Abplanalp (2010) ist die anspruchsvollste Phase im Prozess des Strategischen Managements die Umsetzung der Strategie. Um Flexibilität, wie beispielsweise rasche Anpassungsfähigkeit auf sich ändernde Situationsfaktoren, zu ermöglichen, sollte Eignung sowie Optimierungsmöglichkeit der vorgeschlagenen Umsetzungsweise das Objekt einer kontinuierlichen Überprüfung und Evaluation sein. Die Betonung liegt hierbei auf kontinuierlich, denn obwohl sich Evaluation in Darstellungen von strategischen Prozessen meist an deren Schlussposition befindet, ist die Annahme einer reinen Durchführung an deren Ende nicht korrekt. Evaluation sollte im Sinne eines kontinuierlichen Lernprozesses ein dauernder Überwachungs- und Lenkungsprozess sein und daher bereits während, also begleitend zur Umsetzung durchgeführt werden. Dadurch werden eine rasche Reaktions- und Anpassungsfähigkeit bezüglich der Optimierung der Strategie sowie auch deren Implementation möglich.

Abschliessend möchte hier erwähnt werden, dass dieser allgemeingültige Grundsatz im Falle von Zwischennutzung jedoch nicht leicht umzusetzen ist. Denn wie in früheren Abschnitten beschrieben fällt Output und Ertrag von Zwischennutzung hauptsächlich in nicht monetären und objektiv nicht greifbaren Formen an und ist daher nicht einfach zu messen. Um eine Evaluierung des Erfolgs sowie der Wirksamkeit von Zwischennutzung und deren Effizienz bezüglich operativer Umsetzungsweise zu ermöglichen, wird eine genaue Festlegung von Zielkriterien sowie zu erreichenden Kontrollpunkten notwendig. Dazu ist wiederum die bereits genannte enge Kooperation und gute Kommunikation zwischen Eigner- und Nutzerseite vonnöten.

## 5. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

---

1. Arealöffnung bewusst durch Aktivitäten der Zwischennutzung unterstützen.
  2. Generierung von Öffentlichkeit bewusst durch Zwischennutzung unterstützen.
  3. Nutzungen sollen im Sinne der Arealentwicklung von publikumswirksamem Charakter sein.
  4. Aktive Massnahmen zur Entwicklung von Vielfalt unternehmen (Josephy, 2010).
  5. Aktivierung des Standorts durch Pioniernutzungen und kulturelle Initiativen von Beginn an mit langfristigen städtebaulichen Entwicklungskonzepten verknüpfen sowie diese als integrativen Bestandteil des gesamten Entwicklungsprozesses auffassen (Bader, 2007).
  6. Die Zielsetzungen und Rahmenbedingungen der formellen Planung müssen von allen Seiten als verbindlich anerkannt werden.
  7. Anerkennungen auf beiden Seiten der gegenseitigen Instrumentalisierung:
    - i. Nutzer müssen einen Teil ihrer Aktivitäten professionalisieren und nach den Erwartungen der SRH ausrichten.
    - ii. Entwicklung eines Bewusstseins auf der Eigenseite bzw. SRH bezüglich der Grenze zwischen unproduktiver Kontrolle und prozessfermem Eigenleben der Zwischennutzung.
  8. Einen gewissen Grad an ungeplanter Entwicklung im Sinne der Generierung von neuen Erkenntnissen und Entwicklungsmöglichkeiten zulassen.
  9. Professionelle Leistungen im öffentlichen Interesse sollen als solche anerkannt, also auch honoriert sowie in die entsprechenden Planungsbudgets integriert werden (Josephy, 2010).
  10. Qualitative Ziele für einzelne Areal- und Gebietsentwicklung formulieren und diese in Arealdossier festhalten sowie laufend auf aktuellem Stand halten.
  11. Keine Monopolisierung der Zwischennutzung etablieren (Josephy, 2010).
  12. Marktzugang für unterschiedliche Akteure im Sinne der Förderung von ökonomischen Aktivitäten sichern.
  13. Günstige Mietkonditionen im Sinne der Arealentwicklung akzeptieren.
  14. Grundlegende Unterstützung durch Infrastrukturmassnahmen.
  15. Einsicht, dass Ertrag und Gewinn durch Zwischennutzung in Form von Kostenersparnis und Image- sowie Adressbildung des Areals anfällt, nicht jedoch durch direkte monetäre Einnahmen.
  16. Auf mobile Projekte und Installationen setzen.
  17. Generierung von Innenraum durch mobile Containergebäude um kontinuierliche Zwischennutzung, also auch im Winter, zu ermöglichen.
  18. Mietverträge möglichst mit längeren Laufzeiten abschliessen da
    - i. kurze Laufzeiten und Kündigungsfristen vielfach eine Bewilligung von öffentlichen Fördergeldern oder die Vergabe von Krediten verhindern (Lange et al., 2007).
    - ii. Investitionsmöglichkeiten aufgrund längerer Amortisierungsphase grösser werden.
    - iii. Zwischennutzung eine gewisse Zeit zur Entfaltung von arealförderlichen Wirkungen benötigt.
  19. Mut zur Haftung! Wer nicht Haften will, kann nicht realisieren (Cabane, 2010).
  20. Kooperation mit einer der Kreativwirtschaft szenennahen Trägerschaft zur effizienten und wirksamen Handhabung von Zwischennutzung.
-

## 6. DISKUSSION

Die vorliegende Studie beansprucht die Funktion einer Diskussionsgrundlage zur Ermöglichung und Realisation von Zwischennutzung auf dem Hafenaerial Kleinhüningen. Im Sinne der Aktionsforschung findet eine Kombination von Theorie und Praxis inklusive der Präsentation von konkreten Handlungsanregungen statt. Diese Verbindung von Theorie (Präsentation des Konzeptes Zwischennutzung) und Praxis (aufzeigen von konkreten Werkzeugen) soll eine Beantwortung der von Lewin (1968) formulierten Frage ‚Was sollen wir tun?‘ im Sinne der Organisationsentwicklung realisieren und konkrete Schritte zur Erfüllung einer aufgrund einer Situationsanalyse vorgeschlagenen Strategie liefern.

Hinsichtlich der Realisation einer Nutzensteigerung von innerhalb des Transformationsprozesses entstehenden temporären Freiflächen wird vom Autor eine Strategie der bewussten Durchführung von temporären Nutzungen auf solchen brachliegenden Flächen vorgeschlagen. Denn temporäre Nutzung, sogenannte Zwischennutzung, kann neben unmittelbaren Leistungen für den Flächeneigentümer, bei sinnvoller Durchführungsweise mannigfaltige Wirkung auf die Entwicklung eines Areals ausüben. Durch Generierung von Aktivität und Öffentlichkeit kann sie unter anderem zur Charakter-, Image- sowie Adressbildung eines Areales beitragen, was wiederum zu steigendem Bodenwert führt.

Hafenquartiere sind normalerweise legendär, in Basel ist bisher jedoch noch nicht so viel von Hafenstimmung spürbar. Bis auf wenige Ausnahmen wie beispielsweise dem Ostquai, fehlen Angebote im Hafen, welche der Bevölkerung konkrete Erfahrungen mit dem Ort ermöglichen. Dies kann durch Ausnutzen von, aktuell bereits verfügbaren, Brachflächen geändert werden.

Im Sinne der Entwicklung von urbanen Qualitäten sowie der gewünschten späteren ‚Mischnutzung‘ des neuen Stadtquartieres ist es empfehlenswert, bereits sehr früh eine Vielfalt an Nutzung zu generieren. Indem sie unterschiedlichsten lokalen Akteuren Zugang zum Raum gibt, ermöglicht Zwischennutzung die Entstehung einer solchen Nutzungsmischung und Vielfalt. Gemäss Temel et. al (2006) hat das Testen von Programmen durch temporäre Nutzungen den Effekt, dass sich wie von selbst die bei der Masterplanung so schwer umsetzbaren, die Urbanität fördernden Nutzungsmischungen ergeben. Eine frühe Vielfalt trägt also klar zur Entwicklung von Mischnutzung bei und kann Erkenntnisse für die Endnutzung generieren, beispielsweise indem schon früh Infrastrukturanforderungen deutlich werden. Ferner garantiert Vielfältigkeit eine erhöhte längerfristige Stabilität, denn wie in jedem Aktienportfolio bewirkt Differenzierung eine Absicherung der Stabilität (Josephy, 2010).

Wiederholt wird in der vorliegenden Arbeit von im Sinne der Arealentwicklung förderlichen Charakteristika des Konzeptes Zwischennutzung gesprochen. Es kann und muss also festgehalten werden, dass Wirkungsweise von Zwischennutzung nicht in erster Linie der tätigen Hafenwirtschaft

und deren Betrieb dient. Durchführung von Zwischennutzung auf temporären Freiflächen führt nicht zu Wettbewerbsvorteilen betreffend Warenumsatz oder zu direkten Standortvorteilen des Hafens Basel.

Förderlicher Einfluss wird primär hinsichtlich der Entwicklung der Hafenflächen hin zu einem lebendigen Stadtquartier ausgeübt. In welcher Weise sich dieser Einfluss genau manifestiert und welche Wirkungsweisen durch Zwischennutzung im Hafensreal Kleinmünchen erzielt werden, kann im Rahmen der vorliegenden Arbeit lediglich in seinen Grundcharakteristiken erläutert werden und nicht im Detail präzise umrissen werden. Denn das Konzept Zwischennutzung hat kein vorgegebenes Programm (Josephy, 2010). Aufgrund seines grossen Formenreichtums, welches durch die jeweilig verschiedenen Orts- und Zeiteigenschaften, Absichten, Interessen, Akteure und Organisationformen bedingt ist, kann Zwischennutzung weder als raum-zeitliche noch politisch oder planerische Angelegenheit präzise vorausgesagt werden. Wirkung und Relevanz von Zwischennutzung ist vor allem durch die jeweilige Form der Bewirtschaftung in Verbindung mit spezifischen Akteuren abhängig (Josephy, 2010) sowie wird sie durch die jeweilig spezifische Areal- und Raumsituation beeinflusst. Zur Ausrichtung der Wirkungsweise von Zwischennutzung auf übergeordnete Ziele des Transformationsprozesses werden genaue Zieldefinition, grundlegend organisierte Durchführungsweise sowie ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen den verschiedenen involvierten Parteien notwendig. Es wird von verschiedenen Seiten gewarnt (z.B. Cabane, 2010/ Marty, 2010), dass Etablierung von Zwischennutzung nicht einfach per se zur Quartierentwicklung und Standortaufwertung führt. Der bedingungslose Glaube und Anspruch, dass durch Einsatz von Kultur oder Kreativwirtschaft anhand Realisation von Zwischennutzung automatisch positive und spannende Eigenschaften entwickelt werden, ist falsch. Es gilt, solche Eigenschaften hinsichtlich eines beabsichtigten Zieles und Endzustand zu realisieren.

Ohne Vorhandensein der genannten grundlegenden Notwendigkeiten kann kein zielgerichteter Prozess stattfinden. Aktuell ist jedoch immer noch feststellbar, dass, obwohl Zwischennutzung in Diskursen über Stadtentwicklung als Katalysator für erfolgreiche Standortaufwertung mittlerweile unbestritten ist (Josephy, 2010), diese oftmals eher die Funktion eines ‚Lückenbüssers‘ erfüllt und nicht in Entwicklungsprozesse integriert wird (z.B. Marty, 2010). Zur Stärkung der Wirkungsweise wie beispielsweise Übergang in höherwertige Nutzung, sprich Aufwärtskompatibilität sowie Vergrößerung der Erfolgswahrscheinlichkeit zu ermöglichen, wird eine solche Einbindung in Entwicklungs- und Planungsprozesse jedoch gefordert. Denn Partizipation an Arealentwicklung sollte auch Partizipation an Entscheidungsprozessen beinhalten. Es wird hier nicht verlangt, dass Zwischennutzung oder deren Akteure ein starkes Bestimmungsrecht bei Definition von übergeordneten Zielen erhalten sollten oder diese gar auf Zwischennutzung ausgerichtet werden sollten, jedoch wird eine angemessene Einbindung in die Arealentwicklung sowie die Anerkennung des entwicklungsfördernden Beitrages durch Zwischennutzung geltend gemacht.

Denn durch Zwischennutzung werden interessante Konditionen für Investoren geschaffen und steigende Bodenpreise durch Image- und Adressbildung des Ortes realisiert. Profit aus der geschaffenen Wertsteigerung des Areals wird jedoch relativ selten durch Zwischennutzung selbst gezogen, diese muss bei Start der finalen Nutzung das Areal verlassen und geht sozusagen leer aus. Ertrag aus dem verbesserten Arealimage sowie dem gesteigerten Bodenwert erzielen hauptsächlich Flächeneigner sowie finanzstarke Investoren. Somit werden die Leistungen von Zwischennutzung in fremden Kontexten verwirklicht und nicht angemessen gewürdigt. Diesen Missstand gilt es fairerweise so weit als möglich zu vermeiden. Im für Eigentümer, Nutzer sowie der Stadtentwicklung symbiotischen Charakter liegt die Stärke von Zwischennutzung, daher sollten diese ihren Rollen entsprechend in gerechter Weise am Prozess sowie dessen Entwicklung beteiligt und in angemessener Weise entschädigt werden. Die vorliegende Arbeit erhofft durch Präsentation der Eigenschaften von Zwischennutzung sowie Werkzeugen zu deren erfolgreichen Umsetzung einen Beitrag zu dieser Forderung zu liefern.

Als abschliessende Bemerkung möchte ein zur Charakterisierung der Wirkungsweise von Zwischennutzung zutreffenderer Begriff eingeführt werden. Denn sofern Zwischennutzung in Sinne der Arealentwicklung sowie unter dem Wunsch der Aufwärtskompatibilität durchgeführt wird, wird ihr eigentlich eine dauernde Wirkung und somit eine Langfristigkeit unterstellt. Daher ist es theoretisch nicht ganz korrekt, von ‚Zwischen‘-Nutzung zu sprechen. Aufgrund der Charakters der Initiierung von Aktivität und Entwicklung wäre es sinngemäss präziser, anstatt des Begriffes Zwischennutzung, den Begriff ‚Impulsnutzung‘ zu verwenden.

## 7. QUELLENVERZEICHNIS

- Angst, M., Klaus, P., Michaelis, T., Müller, R., Müller, S., und Wolff, R. 2010. *Zone\* Imaginaire. Zwischennutzungen in Industriearealen*. Zürich: VDF Hochschulverlag.
- Arlt, P. 2006. Stadtplanung und Zwischennutzung. In: Haydn, F. & Temel, R. (Hrsg.). *Temporäre Räume. Konzepte zur Stadtnutzung*. Basel: Birkhäuser- Verlag für Architektur.
- Bader, M. et al., 2007. Aktivierende Stadtentwicklung / Flughafen Tempelhof. Raumlabor Berlin. Verfügbar auf: <http://www.raumlabor.net/?p=84>  
[Zugriff: 12.01.2011]
- Bloomfield, K. 2006. *The Challenging Business of Long-Term Public – Private Partnerships: Reflections on Local Experience*. Public Administration Review, March/April, S.400-411
- Bridon-Miller, M., Greenwood, D. and Maguire, P. 2003. *Why Action research?* Action Research, 1 (1), S. 9-28
- Bundesamt für Statistik, 2010. *Statistischer Atlas der Schweiz*. Verfügbar auf: <http://www.atlas.bfs.admin.ch/core/projects/13/de-de/viewer.htm?13.0.de>  
[Zugriff: 15.11.2010]
- Bürgin, M. 2010. *Leitfaden Zwischennutzung BAFU*. Bundesamt für Umwelt. Verfügbar auf:  
[http://www.zwischennutzung.areale.ch/index.php?option=com\\_content&view=article&id=188&Itemid=205&lang=de](http://www.zwischennutzung.areale.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=188&Itemid=205&lang=de)  
[Zugriff: 10.8.2010]
- Bürgin, M. und Cabane, P. 1999. *Akupunktur für Basel. Zwischennutzung als Standortentwicklung auf dem Areal des DB-Güterbahnhofs in Basel*. Verfügbar auf: [http://www.areal.org/areal\\_alt/download/zn\\_mb.pdf](http://www.areal.org/areal_alt/download/zn_mb.pdf)  
[Zugriff: 2.8.2010]
- Cabane, P. 2010. Mündliches Interview. 11.12.2010
- Cabane, P. 2010. *Der Hafen hat grosses Potential für eine Freizeitmeile*. Basellandschaftliche Zeitung. 15.November 2010.
- Dätwyler, M. 2010. Mündliches Interview. 9.12.2010
- Dueon, Y. 2010. *Das Manhattan am Rhein springt über Grenzen*. Basellandschaftliche Zeitung. 10.November 2010. Verfügbar auf: <http://www.basellandschaftlichezeitung.ch/baselland/basel-stadt/das-manhattan-am-rhein-springt-ueber-grenzen-101366311>  
[Zugriff: 2.11.2010]
- Eisinger, A. 2005. *Brachen warten auf Bewohner*. Hochparterre (4). S. 42-44
- Gerny, D. 2011. «New Basel» – eine Schweizer Hafen-City. Neue Zürcher Zeitung. 6. Januar 2011. Verfügbar auf:  
[http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/new\\_basel\\_\\_eine\\_schweizer\\_hafen-city\\_1.9002998.html](http://www.nzz.ch/nachrichten/politik/schweiz/new_basel__eine_schweizer_hafen-city_1.9002998.html)  
[Zugriff: 6.1.2011]

- Haydn, F. 2006. *Ein Stoff, der niemals zur Ruhe kommt – Begriffe und Potentiale zu temporären Räumen*. In: Haydn, F. & Temel, R. (Hrsg.). *Temporäre Räume*. Konzepte zur Stadtnutzung. Basel: Birkhäuser- Verlag für Architektur. S. 77
- Hodge, G. und Greve, C. 2007. *Public – Private Partnerships: An International Performance Review*. *Public Administration Review*, May/June, S.545-558
- IBA, 2010. *Au-delà des frontières, ensemble - Gemeinsam über Grenzen wachsen*. Fact sheet IBA Basel 2020.  
Verfügbar auf: <http://www.iba-basel.net/de/downloads.html>  
[Zugriff: 4.1.2011]
- Klaus, P. 2008. *Urbane Kontexte der Kulturproduktion – Räume der Kreativwirtschaft*. *disP – The Planning Review*. 175 (4/2008) , S.17-25
- Josephy, M. 2010. Mündliches Interview. 14.12.2010
- Lange, B., Misselwitz, P., Oswald, P., Ofermeyer, K., Rudolf, I. und Stevens, J. 2007. *Urban Pioneers*. Berlin: Jovis.
- Lewin, K., 1967. *Aktionsforschung*. Originaltext aus dem Studienbuch: *Gruppen- und Gemeinwesenarbeit. Eine Einführung für Ausbildung und Praxis*. Wolfgang Hinte & Fritz Karas Neuwied/Frankfurt a.M., 1989, S.41–66  
Verfügbar auf:<http://www.buergergesellschaft.de/praxishilfen/aktivierende-befragung/einblick-in-die-geschichte/originaltext-aktionsforschung/104075/>  
[Zugriff: 10.11.2010]
- Lüem, B. 2003. *Heimathafen Basel. Die Schweizer Rhein- und Hochseeschiffahrt*. Basel: Christoph Merian Verlag
- Marculli, P. 2010. *Das Manhattan des Klybeck nimmt Gestalt an*. *Basler Zeitung*. 16. Oktober 2010
- Marty, A. 2010. Mündliches Interview. 18.12.2010
- Marty, A. 2005. *Ostquaidossier*.  
Verfügbar auf: <http://www.ostquai.ch/downloads/ostquaidossier.pdf>  
[Zugriff: 2.10.2010]
- Miraftab, F. 2004. *Public-Private Partnerships. The Trojan Horse of Neoliberal Development?* *Journal of Planning Education and Research*, 24 (1). S.89-101
- Moss, K. 1999. *From Spare Change to Real Change: The Social Sector as Beta Site for Business Innovation*. *Harvard Business Review*, 77 (3), S.122-132
- O’Brien, R. 1998. *An Overview of the Methodological Approach of Action Research*. In: Richardson R. (Hrsg.) *Theory and Practice of Action Research*. João Pessoa, Brazil: Universidade Federal da Paraíba.
- Oswald, P. 2002. *Die Stadt stimulieren. Standortentwicklung mit kapitalschwachen Akteuren und temporären Programmen*. In: *Werk, Bauen, Wohnen*, S. 44-49
- Pfeifer, L. 2010. Mündliches Interview. 16.12.2010

- Regierungsrat Basel 2010. *Zukunftsperspektiven für die Hafenlogistik in Kleinhüningen schaffen Raum für ein neues Hafenquartier am Rhein*. Medienmitteilung vom 05.07.2010  
Verfügbar auf: <http://www.bs.ch/mm/showmm.htm?url=2010-07-05-rrbs-001>  
[Zugriff: 15.9.2010]
- Samii, R., Wassenhofe, L. und Bhattacharya, S. 2002. *An Innovative Public-Private Partnership: New Approach to Development*. World Development, 30 (6), S.991-1008.
- Schindler, D. und Gnehm, M. 2010. *Förderband statt Hafenbecken 3*. Basler Zeitung. 2 Oktober 2010
- Schmid, S. und Thalmann, O. 2010. *Zwischennutzung – Mehrfachnutzung. Zwei temporäre Raumnutzungsformen aus der Sicht der soziokulturellen Animation*. Bachelorarbeit Hochschule Luzern – Soziale Arbeit.
- Susman, G. und Evered, R. 1978. *An Assessment of the Scientific Merits of Action Research*. Administrative Science Quarterly, 23 (4), S. 582-603
- Temel, R. 2006. *Das Temporäre in der Stadt*. In: Haydn, F. & Temel, R. (Hrsg.). *Temporäre Räume. Konzepte zur Stadtnutzung*. Basel: Birkhäuser- Verlag für Architektur. S. 64
- Valda, A. und Westermann, R. 2004. *Die brachliegende Schweiz – Entwicklungschancen im Herzen von Agglomerationen*. Bundesamt für Raumentwicklung.  
Verfügbar auf:  
<http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00844/index.html?lang=de>  
[Zugriff: 16.12.2010]
- Van Ham, H. und Koppenjan, J. 2002. *Building Public-Private Partnerships. Assessing and managing risks in port development*. Public Management Review, 4 (1), S.593-616.
- Weibel, B. 2010. *Förderband statt Hafenbecken 3*. Basler Zeitung. 2.Oktober 2010.

## 8. ANHANG

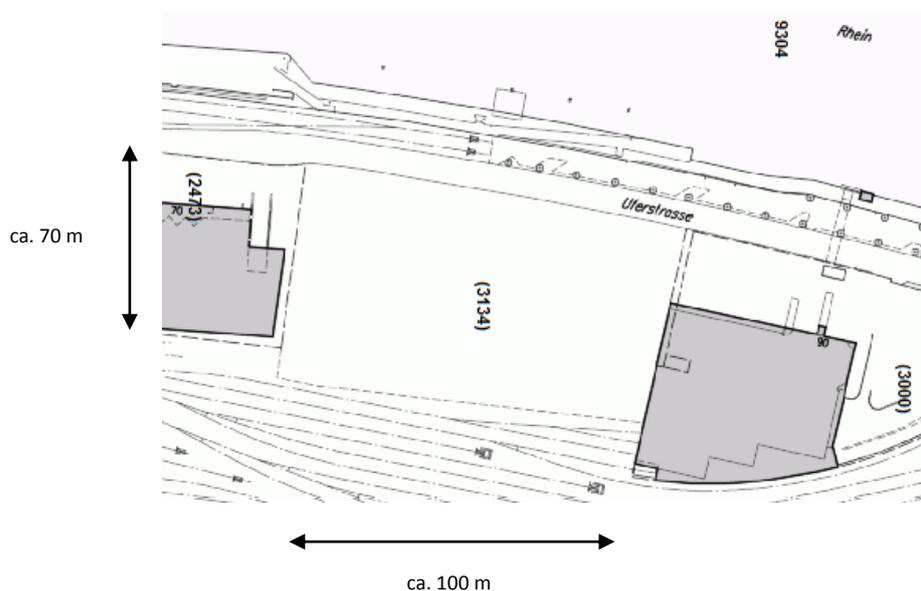
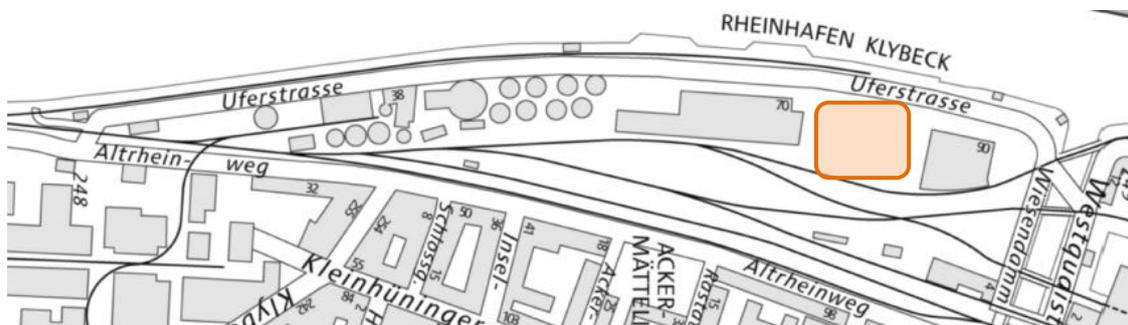
### 8.1 Arealossier

#### AREALDOSSIER: BRACHE

Letzter Bearbeiter Dokument: André

Datum: 02.01.2011

<b>Parzellennummer</b>	3134
<b>Adresse</b>	Uferstrasse
<b>Fläche (m<sup>2</sup>)</b>	9075
<b>Aktuelle Nutzung</b>	Keine. Geteerte Fläche teilweise als Parkplatz
<b>Eigentümer</b>	Schweizerische Rheinhäfen, Hafenstrasse 4, 4127 Birsfelden
<b>Baurecht bis</b>	31.12.2050
<b>Kontakt/Ansprechpartner</b>	Schweizerische Rheinhäfen



**BESCHREIBUNG: (Freiflächen/Bauten/Nutzung/Erschliessung/Besonderheiten)****Aktuelle Nutzung:**

Keine.

Geteerte Fläche (nördliche Hälfte) teilweise als Parkplätze verwendet.

**Bauten:**

Nördliche Hälfte eben geteert, südliche Hälfte ist Fläche aus grobem Kies-Stein-Boden.

Schmale Vegetation aus Sträuchern rund um Parzelle herum, Vegetation auf Kiesfläche kürzlich zurückgeschnitten.

Südliche Seite leicht erhöht + durch Zaun vom Nebengebäude (Gonrand) getrennt.

Östliche Seite teilweise offen, teils durch Sträucher von angrenzenden Rangiergeleisen getrennt.

Keine sanitären Installationen sowie keine Stromanschlüsse vorhanden.

**Besonderheiten:**

Gebäude an Uferstrasse 90 wurde kürzlich durch neue Büro- sowie Gewerberäumlichkeiten.

Grössere Aktivität in den kommenden Jahren zu erwarten.

Zufahrt zu Teerfläche momentan via ‚Strasse‘ welche über Kiesfläche verläuft.

**Unklarheiten:**

Art und Weise der exakten finale Nutzung. Mögliche temporäre Nutzungsdauer.

**Mögliche Probleme:**

- Nördlicher Nachbar (Businesspark Uferstrasse 90) hat keine Freude an lautem Kulturbetrieb
- Anwohner auf östlicher Seite nicht isoliert von Schallemission.
- Schändung von Parkierten Autos durch Besucher
- Lastwagenfahrer müssen anderen Platz zur Übernachtung finden

**Zeithorizont:**

Brache seit etlichen Jahren freistehend.

Voraussichtlich für weitere Jahre (ca. 2-6) nicht im finalen Bauprozess.

**EIGNUNG / MÖGLICHE ZWISCHENNUTZUNGEN:****Skatebowl****Markplatz**

- Designmarkt
- Lokalmarkt für lokale Wirtschaft

**Ergänzungsfläche während Messen****Cross-Golf****Abenteuerspielplatz für Erwachsene****Kinderspielplatz****Wagenburg****Camping****Bar / Buvette****Chillecke mit Wasser und Hängematten****Temporärer Garten****Gemüsegarten****Containerhaus / Containerwand****Streichelzoo****Vogelgarten****See / Teich****Hügel für Sommerski****MTB/BMX-Trail****Umweltfreundliche Konzepte!!!****ZIELSETZUNGEN:**

<b>SRH</b>	<b>NEUBASEL</b>	<b>STADT</b>
Von SRH definiert...	Mietvertrag für Fläche für mehrere Jahre erhalten  Fläche bespielen und beleben  Kooperation mit Containerprojekten suchen	Ergänzende Massnahmen zu Öffnung der Uferstrasse
<b>Gemeinsam:</b>		

**STRATEGIE / VORGEHEN:**

--

**AKTIVITÄTSPROTOKOLL**

<i>Wann</i>	<i>Wer</i>	<i>Was</i>
Ende Januar	NEUBASEL	Konzepteingabe Bespielung Brache

**NÄCHSTE SCHRITTE:**

<i>Bis wann</i>	<i>Was</i>	<i>Wer</i>	<i>Zuständig</i>

**NOTIZEN: (Kontakte, Adressen, weitere Bemerkungen, Besonderheiten)**

--

## 9. EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der im Literaturverzeichnis angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Die wörtlich oder inhaltlich den im Literaturverzeichnis aufgeführten Quellen und Hilfsmitteln entnommenen Stellen sind in der Arbeit als Zitat bzw. Paraphrase kenntlich gemacht.

Diese Diplomarbeit ist noch nicht veröffentlicht worden. Sie ist somit weder anderen Interessenten zugänglich gemacht, noch einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt worden.

Ort, Datum

Name

Unterschrift

---

---

---