

Die Projekte der IBA Basel 2020 sollen die Regionen im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz enger miteinander verweben. Mitten im Rhein, ungefähr dort, wo der Schlepper passiert, treffen sich die Grenzlinien der drei Länder.

Foto: Kaye Geipel

Die IBA Basel geht auf die Initiative einer Gebietskörperschaft mit dem sperrigen Namen „Trinationaler Eurodistrict Basel“ zurück. Die Intention dieser IBA ist klar: Sie will im Großen wie im Kleinen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland stimulieren. Eine Herkulesaufgabe – Planer aus allen drei Ländern können eine Fülle von Geschichten erzählen, wie hochfliegende Pläne direkt an der Grenze enden. Deshalb sind für die IBA Basel gerade auch die Projekte, die direkt aus der Bevölkerung kommen, wichtig. Eine Frage bleibt offen: Warum stehen die prominenten Basler Architekten bei der IBA bisher im Abseits?

IBA Basel 2020: Zwischen Distanz und Kooperation

Text **Gabriela Neuhaus und Rahel Marti**

Staunend gewärtigt man die riesigen, manhattanesken Bau-massen auf der schmalen Insel. Auf der Visualisierung des Entwurfsvorschlags reihen sich Türme, dicht und hoch und in einer für die Schweiz ungewohnten Dimension. Basel hat Großes vor: „Rheinhattan“! Für das Jahr 2016 ist geplant, die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), die Hafenlogistik und den Hafenbahnhof im Basler Norden zu verlagern: weg von den Arealen am Rhein, an die internationale Bahnlinie und die Kantons- und Landesgrenze etwas weiter östlich. Dort soll ein neues Containerterminal als Umschlagpunkt von Schiff auf Schiene und Straße gebaut werden. Mit der Hafenerverlegung werden in Basel-Nord Flächen am Rhein für den Umbau in Stadt frei. Begehrte Lagen fürs Wohnen, Arbeiten und Erholen am Wasser öffnen sich, und Milliardeninvestitionen stehen ins Haus.

Eine IBA gegen die Fragmentierung

Das Projekt der Hafenerverlagerung ist Teil der Internationalen Bauausstellung Basel 2020. Die IBA wurde 2008 vom Trinationalen Eurodistrict Basel TEB lanciert. Finanziert wird sie von Gemeinden, Städten, Kantonen, Départements sowie von Bund und EU. Der TEB selbst ist ein Verein von 61 Gemeinden und Gebietskörperschaften, der die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region mit 800.000 Einwohnern und 60.000 Grenzgängern fördert. Aus Basler Sicht ist klar: „Es geht

nur trinational, denn 37 Quadratkilometer sind für die Stadtentwicklung zu eng“, so der Kantonsbaumeister Fritz Schumacher, seit 1994 im Amt und Mitgründer von TEB und IBA. Die Planer seien sich einig, aber „viele bleibt in den Schubladen der Politik stecken“. Denn jenseits der Grenze ist nicht nur die Sprache anders, sondern auch die Mentalität, die Gesetze, die Wirtschaftslage. „Trinationale Zusammenarbeit erfordert viel Geduld“, sagt Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Basler Bau- und Verkehrsdepartements und Präsident der IBA Basel 2020. „Die IBA hat den Vorteil konkreter Projekte, die in einem vorgegebenen Zeitraum realisiert werden müssen.“

Bauausstellungen als Instrument zur Förderung von Planungs- und Baukultur kannte man bislang nur in Deutschland, wo die IBA zu einem Markenzeichen für exemplarische Architektur- und Planungsansätze geworden ist. Die Region Basel rühmt sich auf der Website nun der „weltweit ersten wirklich Internationalen Bauausstellung“. Allerdings tut man sich schwer, das Label mit konkretem Inhalt und außergewöhnlichen Projekten zu füllen. Der Slogan „Au-delà des frontières, ensemble – Gemeinsam über Grenzen wachsen“ klingt beschwingter, als er sich einlösen lässt. Symptomatisch dafür ist: Der Kanton Basel-Land ist zwar Mitglied im TEB und Teilhaber der Rheinhäfen, beteiligt sich aber nicht an der IBA. Hier wird deutlich, Grenzen gibt es auch innerhalb der Schweiz – wo die Stadt endet, fangen die Dörfer an, und dort setzt man andere Prioritäten. Eine weitere Schwierigkeit: Der prosperie-

- 2 Badischer Bahnhof
- 6 RhyCycling revisited
- 7 streetwise TOUR
- 8 Caravan of Needs
- 9 HGK_Campus Dreispitz, Basel
- 10 mo' to co!, Mulhouse
- 11 Quartier DMC in Mulhouse
- 12 Polyfeld Muttentz
- 13 Zentrum für Kunsthandwerk, Saint-Louis
- 14 Grenzstationen: Flughafenstraße
- 15 Ein Großraum, ein Wahrzeichen
- 16 Seen für die Region
- 17 Domaine HAAS, Sierentz
- 18 Wellbeing in der Metropolregion, Bad Bellingen
- 19 Rheinuferweg St. Johann-Huningue
- 20 Mehr Schiffsverkehr
- 22 Entwicklungsvision 3Land
- 23 Hauptbahnhof Lörrach
- 24 Landschaftspark Wiese
- 27 Transduktionsraum Wiese
- 28 Station Tripole, Basel
- 29 Rheinferrundweg
- 30 Tram 3: Basel – Gare de Saint-Louis
- 31 Am Zoll Lörrach/Riehen
- 32 Mobilität & Stadtentwicklung, Gundeldingen
- 33 Raumkonzept Schänzli, Muttentz
- 34 Von Süden her, Birstal
- 35 Goetheanum, Dornach/Arlesheim
- 38 Regio Grüngürtel
- 39 Neubasel Raumzentrale
- 40 ZOOM – Orte hier, Orte dort ...
- 41 IBA_tours3
- 43 Agglo Basel 2020
- 44 Dinkelberg
- 45 Entdeckung Rhein
- 46 Fraunhofer Institut
- 48 Textilindustrie/Industriekultur
- 49 Triotop Gut Nonnenholz
- 51 Kultur.Stadt.Weg
- 52 Elektrifizierung Hochrhein
- 54 Trinationale Freiräume
- 55 Lagune – Neues, vielfältiges Stadtquartier am Rhein, Wyhlen
- 56 Landschaft x Fluss = Wiesen², Lörrach
- 57 Industriekulturtag
- 58 Microcity
- 59 Haus der Architektur
- 60 Vom Gewässer zur Lebenswelt

rende Raum Basel hat zumindest auf den ersten Blick keine brennenden Probleme, deren Lösung eine IBA erforderten. Natürlich sehen die IBA-Verantwortlichen dies anders. Hans-Peter Wessels spricht von Nachbarn, die sich den Rücken zukehren, statt sich von Angesicht zu Angesicht zu begegnen. Für Martin Jann, seit Juli 2010 IBA-Geschäftsführer, schöpft der metropolitane Raum Basel sein wirtschaftliches Potenzial wegen der starken Fragmentierung schlecht aus. Er will, mit der IBA als Katalysator, das Gefühl für die Zusammenhänge im Großraum Basel stärken und neue, grenzüberschreitende Netzwerke schaffen.

Die Vision 3Land

Die Hafenverlegung ist ein exemplarisches IBA-Projekt: trinationale, komplex und langfristig. Es könnte die Zusammenarbeit zwischen Basel, Weil am Rhein und Huningue endlich beflügeln – mit den anstehenden Bauinvestitionen wird einiges möglich. In einer Testplanung konzipierten Philippe Cabane,

Martin Josephy und Winy Maas das Vorhaben bereits 2010 als eine Art städtebaulichen Befreiungsschlag. Cabane ist Soziologe, Stadtplaner und Urgestein der Basler Soziokultur, Josephy ist Basler Architekt und Planer, und Maas ist einer der Köpfe des Rotterdamer Büros MVRDV. Das Trio schlug vor, den Altrhein, einen Rheinarm, wieder zu öffnen, sodass aus der heutigen Halbinsel eine doppelt so lange Rheininsel entsteht: „Maximierung der Uferlagen“ nennt sich das. MVRDV steuert die suggestiv-symbolischen Bilder von „Rheinhattan“ bei. „Wer eine solche Insel plant, plant trinationale“, sagt Philippe Cabane, „denn eine Insel braucht Brücken, Verkehrsverbindungen. Das geht hier, am Dreiländereck, nur grenzüberschreitend.“ Die Entwicklungsvision 3Land könnte die grenzumklammerte Stadt öffnen. Das trinationale Areal ist 175 Hektar groß, mit Platz für 10.000 neue Bewohner und ebenso viele neue Arbeitsplätze. Dabei sind die Flächenanteile von Huningue auf der französischen und Weil am Rhein auf der deutschen Seite um ein Mehrfaches größer als jene der Basler. Der Druck zu

handeln ist in diesen beiden Städten aber nicht so stark wie in Basel. 3Land entwirft darum, je nach Identität und Aussichten, andere städtebauliche Szenarien. Die Stadt Weil will endlich an den Rhein kommen und Platz am Wasser schaffen. Ihre Hafeneareale im Stadtteil Friedlingen könnten in Zukunft frei werden. Doch soll „kein Schickimicki-Viertel entstehen, sondern ein Patchwork aus Wohnen, Gewerbe und Erholung am Wasser“, sagt Bürgermeister Klaus Eberhardt. Die französische Seite um die Gemeinde Saint Louis ist traditionell durch Fabriken für die chemische Industrie geprägt. Doch deren Arbeitsplätze verschwinden mehr und mehr. 3Land schlägt vor, das große Industriegebiet der Stadt Huningue an der Grenze zu Basel langfristig in ein Stadtquartier umzunutzen und rheinabwärts eine locker bebaute Naturlandschaft zu gestalten. Das sieht Richard Horn, Planungschef von Huningue, anders: „Wir können das Industriegebiet nicht räumen, damit die Basler eine schöne Aussicht haben – wir müssen dringend Arbeitsplätze erhalten.“ Für ihn ist 3Land noch eine Vision, die es zu verbessern gilt. Im Vordergrund stehen für Horn die Verkehrsverbindungen: „Die neue Rheinbrücke brauchen wir dringend als starken Zugang zur Schweiz.“

Grenzfälle

Die erste und wichtigste Entwicklungsmaßnahme, darin sind sich viele Planer einig, ist diese Brücke hinüber ins französische Huningue; außerdem muss fortgesetzt werden, was bereits begonnen wurde: Bisher verschlossene Hafengebiete sollten geöffnet und beidseits des Rheins entsprechende Promenaden angelegt werden. Im September 2011 hatten Basel, Huningue und Weil eine Absichtserklärung unterzeichnet. Gemeinsam wollen sie 3Land anpacken und bis 2015 in einen trinationalen Masterplan gießen, ein neues Instrument, um Handlungsspielräume und städtebauliche Eckwerte zu regeln. Parallel erarbeitet jede Stadt ein Pilotprojekt, um den Masterplan in kommunales Recht zu überführen. Huningue und Weil wollen diese Grundlage zwar ebenfalls erstellen, allerdings ohne Dringlichkeit. In Basel ist man schneller. Die Büros Herzog & de Meuron, EM2N und wiederum MVRDV überprüfen auf der künftigen neuen Insel – auf einer brachliegenden, 21 Hektar großen Esso-Parzelle – bereits die Brauchbarkeit der 3Land-Ideen. Das Investitionsvolumen wird auf über 1,7 Milliarden Franken geschätzt. Lange kann mit einer Gesamtplanung auch nicht mehr gewartet werden, weil sonst auf den freien Parzellen lukrative Einzelprojekte realisiert werden, die eine sinnvolle Gesamtentwicklung verbauen. All diese Fragen machen klar, dass 3Land bereits heute als wichtiger Prüfstein der IBA gilt; hier kann und muss sie sich beweisen.

Sammelbecken der Ideen

Anfangs sind wohl die Erwartungen an jede IBA diffus. Um sie in konkretere Bahnen zu lenken, war man in Basel im Frühjahr 2011 mit einer offenen Ausschreibung gestartet – mit ge-

Martin Jann | Geschäftsführer der IBA Basel 2020
Dirk Lohaus | Projektleitung der IBA Basel 2020

8 Fragen zur IBA Basel

beantwortet von Martin Jann und Dirk Lohaus

Was ist die Grundidee der IBA Basel?

1 Unter dem Motto „Au-delà des frontières, ensemble – Gemeinsam über Grenzen wachsen“ zeigt die IBA Basel 2020 anhand modellhafter Projekte auf, wie sich grenzüberschreitende Agglomerationen im Allgemeinen und die um Basel im Speziellen gemeinsam entwickeln können.

Was sind die maßgeblichen Probleme, die zur Bildung der IBA geführt haben?

2 Die IBA Basel 2020 wurde von den öffentlichen Partnern in der trinationalen Agglomeration Basel auf den Weg gebracht, um die Zusammenarbeit zu dynamisieren und neue Partnerschaften auf den Weg zu bringen. Die IBA baut dabei auf den Kooperationserfahrungen der Vergangenheit auf. Trotz ihrer großen Erfolge haben sich diese Kooperationen in der Umsetzung als kompliziert und schwerfällig erwiesen; außerdem blieben sie regional wie überregional zu wenig sichtbar.

Welche Leitprojekte sind vorgesehen und an welchen Zukunftsbildern für das Dreiländereck orientieren sich diese?

3 Ein besonders wichtiges Leitprojekt ist 3Land: Rund um das Dreiländereck in den Häfen und Gewerbegebieten wachsen die Städte Huningue (F), Weil am Rhein (D) und Basel (CH) zu einem trinationalen Stadtteil zusammen, der der Gestaltung bedarf. Neben einem solchen Leitprojekt verfolgt die IBA Basel einen grundlegend dezentralen Bottom-up-Ansatz. Dabei spielen die von der IBA gestützten „Projektgruppen“ eine herausragende Rolle. Diese Gruppen beschäftigen sich mit Landschaftsprojekten entlang der Flussläufer (Rhein, Wiese, Birs), Städtebauprojekten um die Bahnhöfe, mit Systemen des öffentlichen Verkehrs sowie mit Projekten zur Transformation von Gewerbegebieten. Wenn solche Projekte thematisch oder geografisch zusammengefasst werden, entstehen neue Partnerschaften, Wissen wird geteilt und Pläne werden kohärent geplant.

Was sind die Instrumente, um modellhafte Projekte zu realisieren?

4 Die IBA-Projekte werden nicht durch die IBA selber, sondern stets durch öffentliche oder private Projektträger umgesetzt. Zentrales Instrument ist der „IBA-Qualifizierungsprozess“, der sich als Teil der Dramaturgie der gesamten IBA versteht. Dieser Qualifizierungsprozess begleitet die Projekte von der Idee bis zur Realisierung – immer mit Blick auf ihren grenzüberschreitenden Nutzen und die Qualität in der Umsetzung. Die IBA-Dramaturgie gestaltet diesen Prozess durch maßgeschneiderte Veranstaltungsformate und füllt sie mit Leben.

Welchen Stand hat die IBA Basel? Was sind die nächsten Schritte auf dem Weg zur Umsetzung?

5 Nach einer dreijährigen Lancierungsphase steht die erste IBA-Projektschau im Herbst 2013 unmittelbar bevor. Mit einem neuen Memorandum und 45 qualifizierten IBA-Projekten starten wir in die nächste Phase. Die grenzüberschreitende Dimension der Projekte soll in dieser Phase verstärkt und in einer Reihe von neuen Projekten beispielhaft umgesetzt werden. In verschiedenen Veranstaltungen soll dieser Modellcharakter dann auch international diskutiert werden.

Gibt es Programme (Masterpläne, Leitlinien der städtebaulichen Planung), auf denen die IBA Basel aufbaut?

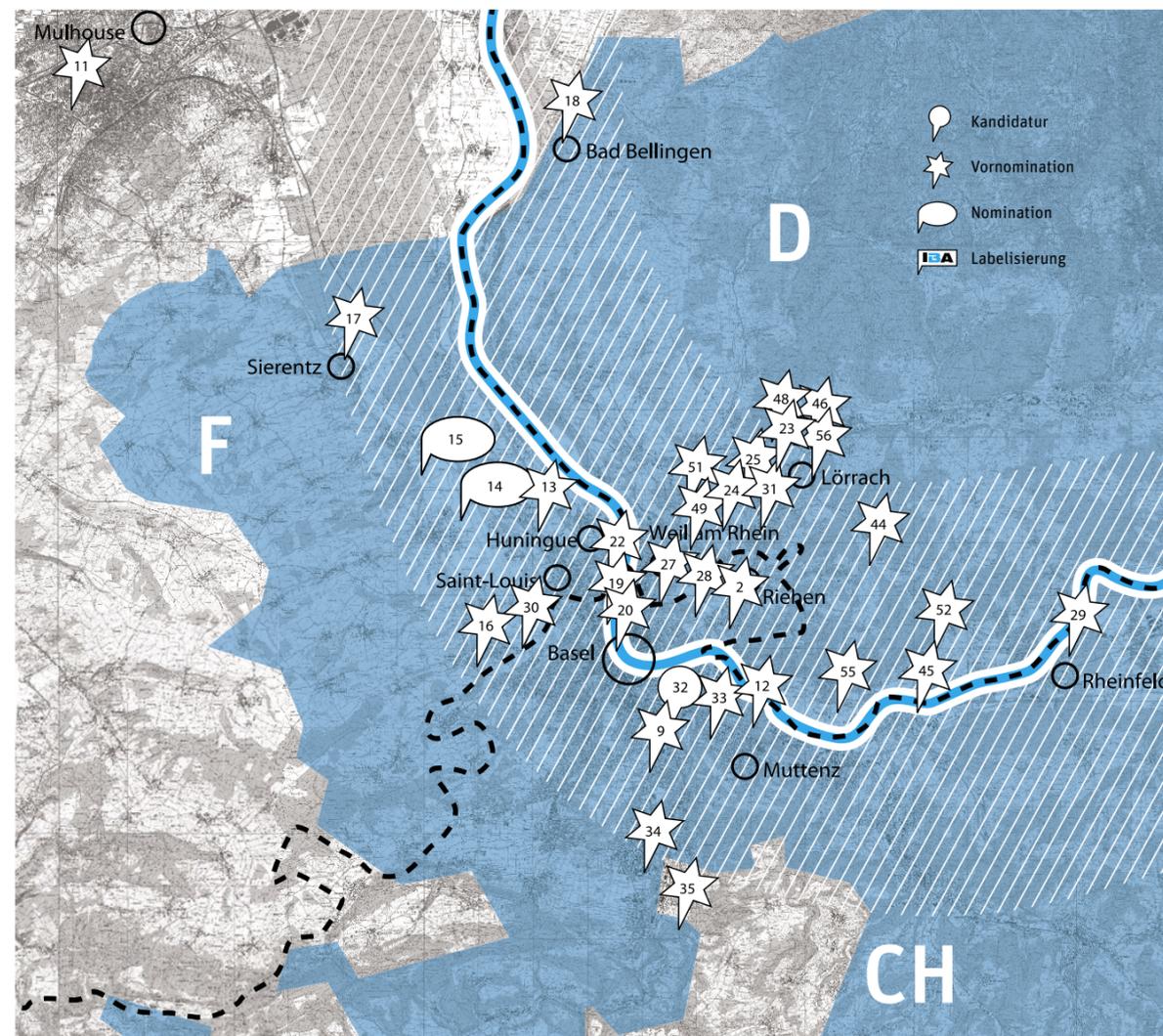
6 Leitprojekte wie Zukunftsbilder der IBA bauen im Wesentlichen auf den trinationalen strategischen Planungen des Eurodistricts, respektive des Agglomerationsprogramms Basel auf.

Welche Partner sind an der IBA Basel beteiligt?

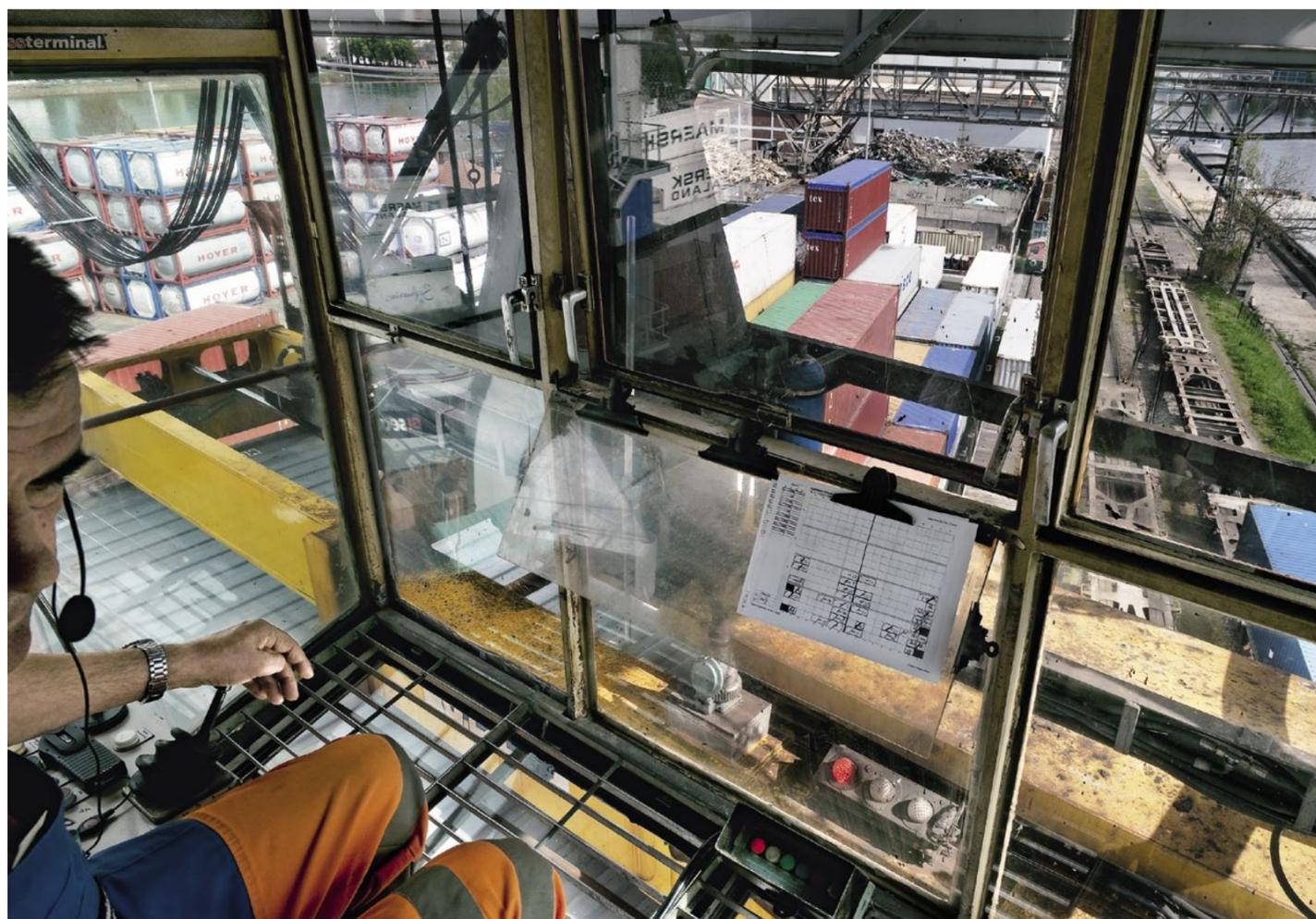
7 Projektträger der IBA ist der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB). Derzeitige IBA-Partner sind auf deutscher Seite der Landkreis Lörrach, die Städte Lörrach, Rheinfelden (Baden) und Weil am Rhein, auf schweizerischer Seite die Kantone Basel-Stadt und Aargau, die Gemeinde Riehen und seit 2012 die Gemeinde Muttentz, auf französischer Seite das Département du Haut-Rhin, die Communautés de Communes des Trois Frontières, de la Porte de Sundgau und du Pays de Sierentz sowie die Städte Saint-Louis, Huningue und Sierentz sowie seit 2012 die Stadt Mulhouse als assoziierte Partner auf Projektebene. Die IBA wird unterstützt durch Interreg über Mittel der EU und der schweizerischen Eidgenossenschaft. Sie ist auch in der Projektphase offen für neue Partner, etwa die Région Alsace, aber auch für Hochschulen und private Unternehmen und Stiftungen.

Welche finanziellen Mittel benötigt die IBA Basel? Wie lassen sie sich aufschlüsseln?

8 Ende 2012 haben die IBA-Partner entschieden, den jeweiligen Parlamenten eine Finanzierung der Phase 2014–16 auf Grundlage der bisherigen Mittel zu empfehlen. Mit dem Einstieg des Landes Baden-Württemberg konnte ein wichtiger neuer Partner gewonnen werden. Das Budget gliedert sich in etwa 20 Prozent für Projektmittel (ohne Entwicklungs- und Realisierungskosten), etwa 17 Prozent für Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen, etwa 23 Prozent für Betriebskosten und 40 Prozent für das Personal.



Übersichtskarte über den Status der eingereichten IBA-Projekte | Karte: IBA Basel 2020



Hafenanlage auf der Schweizer Seite, künftiger Standort für 3Land | Foto: Walter Mair

Die Region Basel rühmt sich auf ihrer Website „der weltweit ersten wirklich internationalen Bauausstellung“

mischten Ergebnissen. Das Spektrum der 120 eingegangenen Vorschläge reichte von der Kunstintervention über mediale Auseinandersetzungen mit dem trinationalen Raum bis eben zur Entwicklungsvision 3Land. Darunter fanden sich auch viele längst bekannte Verwaltungsprojekte, die bisher nicht umgesetzt werden konnten. Nur wenige Projekte brachten Neues, zudem war die Basler Architektenszene kaum präsent. Ungeachtet dessen wertet Angelus Eisinger, Mitglied des siebenköpfigen wissenschaftlichen Kuratoriums der Basler IBA das die Einreichungen sichtet, das Ganze als Erfolg: „Die Projektausschreibung war wichtig, um in den Prozess hinein zu kommen.“ In einem ersten Schritt wählte das Kuratorium vierzig Projekte zur Weiterbearbeitung aus und präsentierten sie auf

einem Forum im November 2011 der Öffentlichkeit. Voraussetzung für die Wahl war, dass ein Vorschlag Fragen rund um Grenzen, Landschaft und um die Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Mobilität aufgriff und Aspekte der trinationalen Zusammenarbeit beinhaltete. Im Februar 2013 erfolgte eine Präsentation, in der weitere Projekte nominiert wurden.

Eisingers Vision ist, den Großraum Basel im Rahmen der IBA als stadtplanerisches Labor zu nutzen – etwa um auf die Herausforderung zu reagieren, die die Entwicklung in metropolitanen Regionen in übergeordneten Zusammenhängen berücksichtigen muss. Sie kann längst nicht mehr von einer einzelnen zentralen Instanz geplant oder gesteuert werden. „In Basel ist die Fragmentierung durch die Landesgrenzen zusätzlich akzentuiert“, sagt Eisinger, „im Allgemeinen ein weltweit zu beobachtendes Phänomen.“

Eine trinationale Plattform

Damit die IBA sich mit dem nötigen Gewicht einbringen kann, muss sie allerdings selbst zu Kräften kommen. Denn ob-

schon das umtriebige IBA-Büro in Sachen Kommunikation äußerst aktiv ist, hat die Internationale Bauausstellung in der Region Basel noch nicht richtig Fuß gefasst. Direkt bekommt dies Martin Jann zu spüren, der auf die paradoxe Situation hinweist, dass sich im Dreiland niemand für die IBA zuständig fühle. Angelus Eisinger setzt hier auf die Überzeugungskraft der IBA-Macher. Wie etwa bei den Plänen im Hafen. „Ursprünglich war der Hafenumbau ein klassisches städtebauliches Großprojekt“, sagt er. Unter dem Dach der IBA bestehe nun die Chance, dass aus dem einpoligen Basler Projekt ein Kraftfeld entsteht, an dem sich die deutsche und die französische Seite aktiv beteiligten. Allerdings gibt es auf Basler Seite auch Einwände. Zu hören ist gar der Vorwurf, die IBA pflanze sich 3Land auf, statt eigenes anzustoßen.

In allen drei Ländern sieht man die IBA in erster Linie als Plattform für Kommunikation und Koordination. Dass man eine solche Plattform braucht, bezweifelt zwar niemand – aber es ist noch vage, was die IBA von den bisherigen trinationalen Organisationen unterscheidet.

Mehr als vier Jahre nach dem Startschuss lassen wichtige Partner immer noch auf sich warten: Die finanzkräftige Pharmaindustrie braucht keine Bauausstellung, um ihre Interessen auch über die Landesgrenzen hinweg durchzusetzen. Die zweite Gruppe, von der man sich mehr Engagement erhofft hatte, sind die Architekten der Region. Von ihnen hört man eher die Frage: „Was nützt mir und meinen Projekten eine IBA?“ Auch das Büro Herzog & de Meuron, das immer wieder Studien zur Entwicklung der Region Basel gemacht hat, lässt ausrichten, man setze aktuell andere Prioritäten. Eine IBA ohne Architekten wäre aber eine Blamage – auch für die Architekten: Allzu deutlich würde, dass sie zwar bauen, sich in den vorbereitenden Prozessen aber nicht engagieren wollen. Die schweizeri-

schen Architektenvertreter weisen darauf hin, dass der architektonische Diskurs in Basel völlig anders verlaufe als in Südbaden oder im Elsass. Eine Forderung würden sie unterstützen: Die IBA könnte sich zum Beispiel dafür einsetzen, dass im grenznahen Raum die Schweizer Wettbewerbskultur implementiert wird.

Im Stichjahr 2020 sollen jedenfalls die ersten Projekte fertiggestellt sein – etwa die neue Rheinbrücke und erste Bauten im Rahmen von 3Land. „Für mich ist die IBA ein Erfolg wenn wir es schaffen, in unserer Grenzregion aufzuzeigen, wie planerische und architektonische Maßnahmen die Identität eines heterogenen Raums neu gestalten können“, sagt IBA-Präsident Hans-Peter Wessels. Als früheres Beispiel nennt er die Dreiländerbrücke, die seit 2007 Huningue und Weil verbindet und die jährlich eine Million Menschen nutzen. Sie habe die Beziehung zwischen den beiden Städten völlig verändert. Aufwendig war auch schon dieser Brückenschlag. Für die Fussgängerbrücke brauchte es damals einen deutsch-französischen Staatsvertrag. ■

Rahel Marti | stellvertretende Chefredakteurin der Zeitschrift Hochparterre in Zürich. Sie kommentiert neue Entwicklungen in städtebaulichen und architektonischen Wettbewerben und verfolgt die IBA Basel seit deren Anfängen. Der Artikel geht auf einen Beitrag in Hochparterre 6–7, 2012 zurück.

Gabriela Neuhaus | Mitinhaberin der Medienfirma Offroad Reports GmbH in Zürich. Sie schreibt und filmt über gesellschaftliche, wissenschaftliche und politische Themen. Co-Autorin des Dokumentarfilms „Denkmal Berlin“.

Hochhauskulisse für das Rheinufer: Teile des Hafens werden im Projekt 3Land als gemischte Quartiere gestaltet

Foto: Walter Mair, Visualisierung: IBA Basel 2020



Debatte

„Wenn Deutschland nicht mehr tut, ist das Format demnächst gekapert“

Die beiden IBAs in Basel und Limburg werden das Format der Internationalen Bauausstellungen umkrempeln – zum ersten Mal in ihrer 110-jährigen Geschichte werden sie wirklich international. Aber im Geburtsland Deutschland fühlt sich niemand zuständig.

Kommentar **Kaye Geipel**

Was macht ein Sportverband mit einem eigensinnigen und renitenten Leichtathleten, der immer erfolgreicher wird und plötzlich auch im Ausland mehr und mehr Medaillen abräumt? Wenn er vernünftig ist, gibt er ihm den besten Trainer an die Seite, toleriert den Eigensinn und profitiert von seinen Erfolgen.

Mit dem viel gelobten Instrument temporärer Stadterneuerung, das inzwischen auf 110 Jahre erfolgreiche Geschichte zurückblickt, der IBA, passiert gerade das Gegenteil. Während sich ihr Erfolg daran zeigt, dass mit der IBA Basel und der IBA Parkstad drei Nachbarländer das Instrument aufgreifen, fühlt sich in Deutschland – außer den direkt Beteiligten – niemand wirklich zuständig für die internationale Weiterentwicklung des Formats. Die drei magischen Buchstaben IBA, die sich längst von einer architekturbezogenen „Bauausstellung“ zu einem städtebaulichen Erneuerungsinstrument auf Zeit entwickelt haben, werden vom Bund vernachlässigt.

Momentan ist eine Art Wendepunkt in der Entwicklung absehbar: Die IBA Hamburg, die unter ihrem aktiven Geschäftsführer Uli Hellweg als eine Art Primus inter Pares aller IBAs funktionierte, schließt Ende des Jahres ihre Pforten. Wer wird dann in die Bresche springen? Wer wird die kleineren, respektive „jüngeren“ Bauausstellungen dann immer wieder zusammentrommeln, um den Erfahrungsaustausch

in der „IBA meets IBA“-Reihe zu koordinieren? Der Bund hat diesen Austausch bisher gefördert, aber nur auf sehr kleiner Flamme. Es gibt eine geförderte Wander-Ausstellung zur Geschichte der IBAs, es wurden einige Studien in Auftrag gegeben (siehe Seite 17), und es gibt einen Expertenrat. Zu wenig für die jetzige Internationalisierung.

Markenzeichen des aktuellen IBA-Formats ist seine Offenheit. Das gibt es im benachbarten Ausland nirgendwo. Die Kandidaten für die Eco-Cités in Frankreich und für die Floriaden in den Niederlanden etwa müssen aufwendige Bewerbungsverfahren durchlaufen, bevor sie an die nationalen Fördertöpfe kommen. Bei der IBA ist es anders. Niemand schreibt den potenziellen Interessenten vor, was die Ingredienzien einer IBA sind. Und niemand kontrolliert die Themen, die eine Bauausstellung zu einer „richtigen“ IBA machen. Nicht einmal die Größe und der Umfang des „Ausstellungsgebiets“ sind festgelegt – sie reichen aktuell von einer Stadt bis zu einem ganzen Bundesland. Man mag das im Detail kritisieren, aber die suchende Unsicherheit, gerade in der Anfangsphase, gehört inzwischen zum Selbstbild der IBAs. Sie erst ermöglicht den diskursiven Selbstprüfungsprozess der üblichen Bauroutinen, bevor es an die zukunftsweisenden Projekte und das Ausstellen geht. Gerade hier liegt das extrem Zeitgemäße der IBAs: Sie legitimieren einen „administrati-

ven Zweifel“, machen ihn geradezu zu einer Voraussetzung und erlauben damit die Beteiligung der Bewohner auf Augenhöhe. Die IBA-Macher unseres Gesprächs waren sich darin einig: Ein Bewerbungsverfahren mit vorgelegten Regeln wäre der Tod der IBA. Beim Bund reagiert man defensiv auf diese Entwicklungen. Das BMVBS liebäugelt inzwischen, so ist zu hören, mit einem kleineren, rein deutschen Konkurrenz-Format. Die Rede ist von einer „Stadt-IBA“, rückwirkend installiert, mit Bewerbungsverfahren und als eine Art ministeriell beglaubigter Auszeichnung zu vergeben. Jetzt, wo die IBAs im Zuge der Beteiligung von Basel und der Parkstad zu einem tatsächlich internationalen Instrument werden, herrscht in Berlin Kleinmut.

Energiestadt, Mobile Stadt, Gesteuerte Stadt, Science City, Soziale Stadt, Raumstadt und wie sie alle heißen – diese IBA-Begriffe sind grobe Chiffren, sicher. Aber an ihnen wird zurzeit in Europa die städtische Zukunft verhandelt. Dazu braucht es reale Testfelder, wie das die IBA in Hamburg-Wilhelmsburg zum Beispiel mit dem Erfolg ihres Themas „Metrozone“ gezeigt hat.

Die französische Regierung etwa hat die Notwendigkeit, über ein beispielhaftes Sonderformat städtische Innovation zu stimulieren, erkannt und fördert dies mit großem finanziellem und ideellem Einsatz. Grand Paris (Bauwelt 24.09) aber ist mit seiner Zentrumsfixierung ein schwerfälliges und eher hölzernes Konstrukt, modellhaft nur im abgehobenen Vergleich globaler Metropolen.

Nur, auch ein offenes System der Städtekonkurrenz wie das der IBAs braucht mehr eigene Mittel für die Regie. Die aber fehlen. Vier Punkte machen dies deutlich:

- Warum gibt es nicht längst jährlich stattfindende Hearings, die das Fortschreiten der IBA-Modellvorhaben im In- und Ausland miteinander vergleichen, jetzt, wo Basel und die Parkstad mit dabei sind?
- Wo bleibt die Unterstützung von deutscher Seite für das Thema grenzüberschreitender Planung, das die IBA Basel aktuell aufgreift. Warum ist die Förderung von Weil am Rhein und Lörrach im Rahmen

dieser IBA so kümmerlich? Dabei sind Lösungsansätze, die hier probiert werden, auch an anderen Orten modellhaft: in Konstanz-Kreuzlingen etwa oder in Straßburg-Kehl (Bauwelt 10.13).

- Warum wird die Stadt Heidelberg nicht bei dem couragierten Versuch unterstützt, mit einer Öffnung der städtebaulichen Campus-Konzepte die Planungsdoctrin der sechziger Jahre zu überarbeiten und diese Areale in die Stadt zurückzuholen. In der Schweiz findet das an der ETH längst statt.

- Warum tagt der IBA-Expertenrat nur ein bis zweimal im Jahr? Er hat ein beispielhaftes offenes Memorandum herausgegeben, das aber jetzt schon drei Jahre zurückliegt. Bisher ist unter den dreizehn Experten auch nur ein einziger ausländischer Planer, die Französin Françoise-Hélène Jourda. Das ist zu wenig.

Kaum eine Struktur böte mit so wenig Aufwand eine international renommierte Plattform, die städtebaulichen Veränderungen in Europa voran zu bringen wie die neuen IBAs. Deutschland könne stolz sein auf das IBA Format, meint Peter Bertholet von der IBA Parkstad (siehe Seite 27). Will man aber vielleicht gar nicht? Wenn Deutschland nicht mehr tut für den Erfahrungsaustausch ist das Format demnächst gekapert – von klugen Beratern aus Bern oder Den Haag.