

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 39 (1998)
Heft: 2

Artikel: Räumliche Veränderung der Bevölkerungsstruktur : Beispiele aus dem Basler Matthäus-Quartier
Autor: Imhof, Madeleine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088488>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Räumliche Veränderungen der Bevölkerungsstruktur

Beispiele aus dem Basler Matthäus-Quartier

Madeleine Imhof

Zusammenfassung

Die umfassende Analyse des Matthäus-Quartiers verlangt nach einer räumlich differenzierteren Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung. Mit der strassenzugsweisen, über 22 Jahre retrospektiv angelegten Untersuchung von Bevölkerungsdaten kann dies erreicht werden. Dabei wird deutlich, dass der Anteil der ausländischen Bevölkerung im Matthäus-Quartier nicht etwa flächendeckend gleich hoch ist, sondern augenfällige Abweichungen sowohl im aktuellen Verteilbild als auch in der zeitlichen Entwicklung aufweist. Stigmatisierte Ausländerinnen und Ausländer wohnen immer häufiger an Prekär-, Schweizerinnen und Schweizer dagegen mehrheitlich an den Gunststandorten, abseits der grossen Hauptverkehrsachsen.

1 Einleitung

Das Nationale Forschungsprogramm 25 hat sich in verschiedenen Studien mit der Wohn- und Lebensqualität in den Städten und den dafür verantwortlichen Faktoren auseinandergesetzt (vgl. Güller & Breu 1996, 69 ff.). Besondere Aufmerksamkeit schenkte man dabei dem Verkehr, was bereits im Programmtitel "Stadt und Verkehr" zum Ausdruck kommt. Die Teilsynthese der Resultate durch Wanner und Camenzind (1995, 31) hält denn auch fest, dass die Wohn- und Lebensqualität durch verschiedene Verkehrsauswirkungen entscheidend negativ beeinflusst wird. In erster Linie sind dies Lärm, Abgase, Behinderungen und die direkte Gefährdung, wobei davon ganz besonders Kinder betroffen sind.

Adresse der Autorin: Dr. phil. II Madeleine Imhof, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Webergasse 34, CH-4005 Basel

Es ist unbestritten, dass die Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität Auswirkungen auf die Bevölkerungsstruktur hat. Dies wird z.B. im Rahmen der Raumbeobachtung des Kantons Zürich folgendermassen kommentiert: "Die höchsten Anteile der nichtlandessprachigen Bevölkerung befanden sich 1990 entlang den Autobahnen, den Eisenbahnlinien und in stark mit Fluglärm belasteten Gebieten" (*Amt f. Raumplanung* 1997, 38). In der gleichen Studie wird dargelegt, dass Schweizerinnen und Schweizer weit häufiger an ruhigen und besseren Lagen wohnen. Die Arbeit ist auch insofern interessant, dass sie die Raumentwicklung wirklich differenziert anschaut – etwas, das viele Studien vermissen lassen.

Im Rahmen der Dissertation "Migration und Stadtentwicklung" (*Imhof* 1997) erfolgte eine ausführliche Analyse des Basler Matthäus-Quartiers. Einerseits wurde die Einschätzung der Quartierbevölkerung hinsichtlich der Vor- und Nachteile des Viertels erhoben, andererseits interessierten die Faktoren, die die Wohnstandortwahl der Ausländerinnen und Ausländer beeinflussen. Als Grundlage für die Feldforschung wurde die Bevölkerungsentwicklung im Quartier seit 1974 anhand der Einwohnerdaten untersucht. Als Hilfe für die Interpretation der Resultate wurde zusätzlich eine Detailauswertung von einzelnen Strassenzügen vorgenommen. Ziel der hier vorgestellten Datenanalyse war es, möglichst feingegliederte Raumaussagen machen zu können. Konkret ging es darum, herauszufinden, in welcher Art sich die Bevölkerungsstruktur im Quartier in der Zeit seit 1974 verändert hat und ob dabei Unterschiede bei verkehrsbelasteten und ruhigen Wohnlagen festzustellen sind.

2 Das Matthäus-Quartier und seine Bevölkerung

Das Matthäus-Quartier, entstanden im Zuge der Stadterweiterung im ausgehenden letzten Jahrhundert, liegt im Norden der Stadt Basel. Im Westen wird das Quartier auf der ganzen Länge vom Rhein begrenzt, im Süden schliesst es an die ehemals von der Stadtmauer umfasste Kleinbasler Altstadt an. Die Nordflanke des Stadtteils ist momentan eine riesige Baustelle. Dort wird seit gut zwei Jahren die Nordtangente, eine Stadtautobahn, gebaut (*Hamel* 1996). Zwei stark befahrene Verkehrsachsen, die Feldberg- und die Klybeckstrasse, kreuzen sich zentral und teilen das Quartiergebiet in vier Sektoren auf (Abb. 1).

Das Quartier weist mit über 300 Einwohnern pro Hektare Wohngebiet die absolut höchste Einwohnerdichte der Stadt Basel auf. Die Häuser stehen in Blockrandbebauung, viele Hinterhöfe sind mit Gewerbebauten belegt, Grün- und Freiflächen sind Mangelware. Bereits ab den 50er, vornehmlich aber ab den 60er bis zu den 80er Jahren, wurden im ganzen Viertel Häuser abgerissen und durch häufig kubusvergrösserte Neubauten, zumeist mit Kleinwohnungen, ersetzt (*Imhof* 1997, 51 f.; *Blasius & Dangschat* 1990, 13; *Laschinger & Lötscher* 1978). Heute besitzt kein Viertel in Basel einen derart hohen Anteil an Ein- und Zweizimmerwohnungen wie das Matthäus-Quartier.

Das Matthäus-Quartier ist seit seiner Entstehung ein Arbeiter- und Ausländerquartier. Der bis vor zwei Jahren höchste Ausländeranteil wurde 1910 mit 48.6 % verzeichnet. Heute beträgt er rund 50 %. Anfang Jahrhundert waren es neben einer

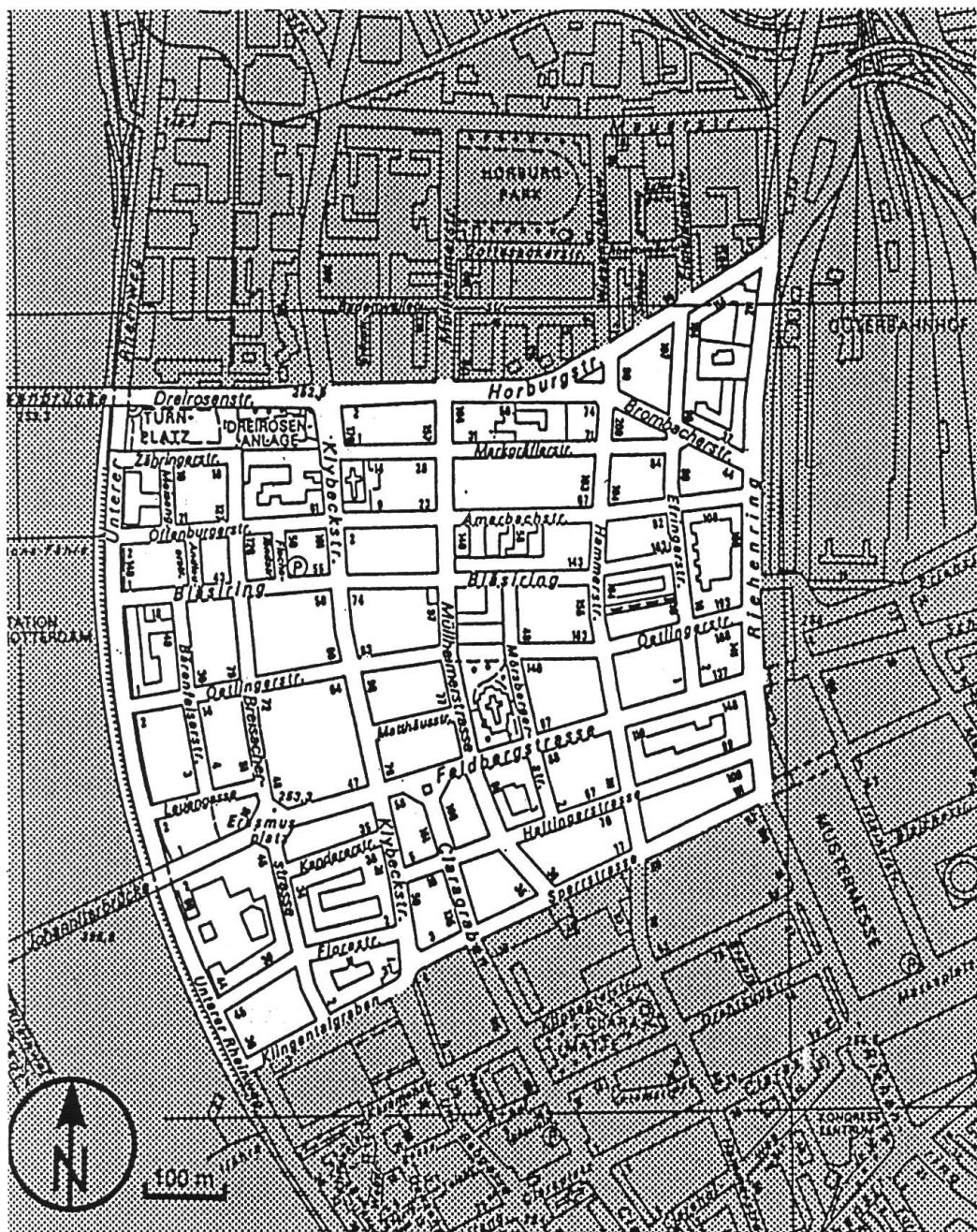


Abb. 1 Übersichtskarte des Matthäus-Quartiers.

geringeren Anzahl Italienerinnen und Italiener vor allem deutsche Staatsangehörige, die im Matthäusquartier wohnten (*Imhof* 1997, 54). Seit der Zeit der Hochkonjunktur, als ein beträchtlicher Bedarf an ausländischen Arbeitskräften herrschte, hat das Quartier einen grossen italienischen Bevölkerungsanteil, der aber seit längerer Zeit rückläufig ist. Gleichzeitig kann eine zunehmende Internationalisierung festgestellt werden (Abb. 2).

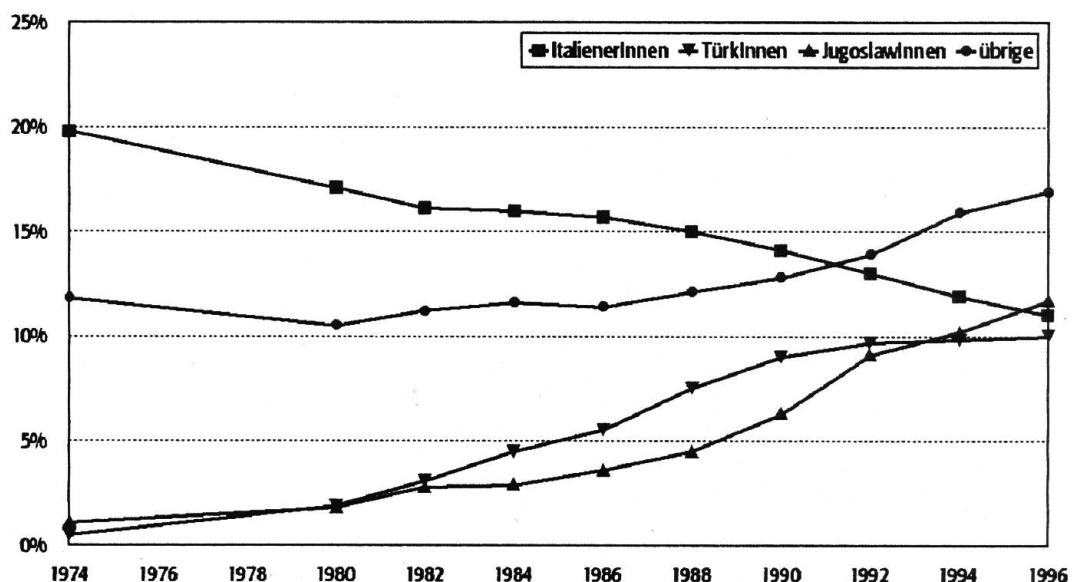


Abb. 2 Entwicklung der ausländischen Bevölkerung im Matthäusquartier (Imhof 1997, 54).
Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

3 Die Bevölkerungsentwicklung an ausgewählten Strassenzügen im Matthäus-Quartier

3.1 Strassenzüge als räumliche Untersuchungseinheit

Die quartierweise Betrachtung von strukturellen Entwicklungsdaten verleitet zur Annahme, die Veränderungen würden sich im untersuchten Raum flächendeckend ungefähr gleich manifestieren. Ein Rundgang im Quartier lässt zum mindest Zweifel an der Richtigkeit dieser Vermutung aufkommen; zu gross sind die Unterschiede bereits im Strassenbild. Mit der strassenzugsweisen Auswertung von Bevölkerungsdaten können differenziertere Aussagen zur Entwicklung gemacht werden. Strassenzugsdaten haben gegenüber Blockdaten den Vorteil, dass nicht Bereiche mit sehr unterschiedlichen Voraussetzungen, etwa eine verkehrsbelastete Geschäftsstrasse auf der Blockvorderseite und eine ruhige Quartierstrasse auf der Hinterseite, vermischt werden. Vorausgesetzt, es handelt sich um Straßen mit einer genügend grossen Bewohnerschaft, können so Auswertungen mit deskriptiv-statistisch relevanten Aussagen gemacht werden.

3.2 Bevölkerungsverschiebungen

Tab. 1 gibt Aufschluss über die Bevölkerungsverschiebungen in ausgewählten Strassen des Matthäus-Quartiers. Durchwegs wird ein Rückgang bei der schweizerischen Bevölkerung verzeichnet; die Spannweite reicht von einer geringfügigen Abnahme bei der ruhigen, rheinwärts gelegenen Florastrasse bis fast zu einer Halbierung bei den beiden stark verkehrsbelasteten Hauptachsen, der Klybeck- und der Brombacherstrasse. Anders sieht es bei den Ausländerinnen und Ausländern aus: neben Strassen, die einen Rückgang verzeichnen, haben andere eine extreme Zunahme aufzuweisen, Spitzenreiter dabei ist die Horburgstrasse.

Tab. 1 Prozentuale Veränderung der Bevölkerung nach Heimat. Die Strassen sind in ihrer Gesamtlänge ausgewertet, auch wenn sie über die Quartiergrenzen hinausreichen. Eckliegenschaften sind nur berücksichtigt, wenn der Haupteingang an der untersuchten Strasse liegt.

	CH			Ausl.		
	1974	1996	Δ %	1974	1996	Δ %
Stadt Basel	162'540	125'586	-22.7	39'225	49'491	26.2
Matthäus-Quartier	11'488	8'296	-27.8	5'705	8'162	43.1
Bärenfelsstrasse	387	298	-23.0	158	136	-13.9
Breisacherstrasse	810	616	-24.0	384	382	-0.5
Brombacherstrasse	276	147	-46.7	157	287	82.3
Feldbergstrasse	746	503	-32.6	468	631	34.8
Florastrasse	280	277	-1.1	114	96	-15.8
Horburgstrasse	653	404	-38.1	224	467	108.5
Klybeckstrasse	1'116	625	-44.0	506	781	54.3

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

Die in Tab. 1 unterlegten Strassen weisen einen Rückgang bei beiden Bevölkerungsgruppen auf. Es handelt sich um mehr oder weniger ruhige Quartierstrassen in Rheinnähe, die zu den guten bis sehr guten und gesuchten Wohnstandorten im Quartier gehören (*Imhof* 1997, 150 ff.). Der beobachtete Rückgang der Bevölkerung lässt auf Aufwertungstendenzen schliessen (*Falk* 1994, 57 ff.). Eine zahlungskräftige Bewohnerschaft kann es sich leisten, auf mehr Raum zu wohnen; ehemals als Familienwohnung gebaute und genutzte Logis werden heute von jüngeren Einzelpersonen oder kinderlosen Paaren bewohnt (*Imhof* 1997, 174). Alle anderen untersuchten Strassen leiden unter starken Verkehrsimmissionen, wobei die Belastung über die beobachtete Zeit zugenommen hat. Zwar existieren darüber keine direkt vergleichbaren Zahlen, die für 1995 vom Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt veröffentlichten Verkehrszählungsdaten sprechen aber für sich: auf der Johanniterbrücke, der Fortsetzung der Feldbergstrasse, wurde ein durchschnittlicher Tageswert von 19 100 Fahrzeugen bei einem maximalen Stundenwert von 1 923 Fahrzeugen ermittelt. Das entspricht einem kontinuierlichen Verkehrsfluss von je 16 Fahrzeugen pro Minute in beide Fahrtrichtungen. Auf der Dreirosenbrücke, der Verlängerung der Horburgstrasse, wo auch ein sehr grosser Anteil an Lastwagen verzeichnet wird, wurde ein noch höherer Wert gemessen. Der durchschnittliche Tageswert lag dort bei 31 300 Fahrzeugen, der max. Stundenwert bei 2 745 Fahrzeugen (= 23 Fahrzeuge je Fahrtrichtung und Minute) (*Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung* 1995).

Bei verkehrsbelasteten Strassen lässt sich ein weiterer Sachverhalt aufzeigen: die Bevölkerungszusammensetzung nach Staatszugehörigkeit verändert sich laufend, im Gegensatz zu den ruhigen Wohnlagen, wo sie weitgehend stabil bleibt. Die Veränderung, wie sie etwa an der Horburgstrasse zu beobachten ist, bildet die Migrationsentwicklung ab (Tab. 2). 1974, bei Beginn der elektronischen Erfassung von Ausländerinnen und Ausländern nach Staatszugehörigkeit, ist der Anteil der Italienerinnen und Italiener in dieser Strasse bereits sinkend. Die Abnahme verläuft

über die beobachtete Zeit bis 1996 parallel zu derjenigen der Schweizer Bevölkerung. Die leichte Zunahme bei beiden Bevölkerungsgruppen zwischen 1994 und 1996 ist auf die Eröffnung eines Altersheimes zurückzuführen.

An Stelle der schweizerischen und italienischen Bewohnerschaft leben zunehmend türkische Staatsangehörige in der Horburgstrasse wie auch an den anderen von starken Verkehrsimmissionen betroffenen Achsen. In den in Tab. 1 unterlegten Strassen mit Gunststandortcharakter hingegen blieb ihre Zahl marginal. In der Breisacherstrasse beispielsweise ist der Anteil zwischen 1974 und 1996 nur gerade von 0.5 % auf 3.8 % angestiegen. Seit dem Ausbruch des Krieges auf dem Balkan hat an der Horburgstrasse der Anteil ex-jugoslawischer Bewohnerinnen und Bewohner zugenommen, während sich bei der türkischen Bevölkerung in den letzten beiden Jahren ein deutlicher Rückgang abzeichnet.

Ebenfalls aus Tab. 2 ersichtlich ist die Internationalisierung der Migrantinnen und Migranten. Hier hingegen verlief die Entwicklung im ganzen Quartier ähnlich, so liegen die aktuellen Anteile an der Horburgstrasse wie an den anderen verkehrsbelasteten Wohnstandorten im Bereich derjenigen der Gunstwohnstandorte. Allerdings ist davon auszugehen, dass in der Bevölkerungszusammensetzung Unterschiede vorhanden sind; akzeptierte Ausländerinnen und Ausländer wohnen an besseren Standorten, stigmatisierte an denjenigen mit schlechter Wohn- und Lebensqualität (*Wehrli-Schindler* 1995, 28). Detailauswertungen des Statistischen Amtes per Ende letzten Jahres zeigen im übrigen, dass neben den rund 50 % Schweizerinnen und Schweizern im Matthäus-Quartier 8 162 Menschen mit 85 verschiedenen Staatszugehörigkeiten leben.

Tab. 2 Die Bevölkerungsentwicklung an der Horburgstrasse nach Staatszugehörigkeit in Prozent der gesamten Bevölkerung der Strasse.

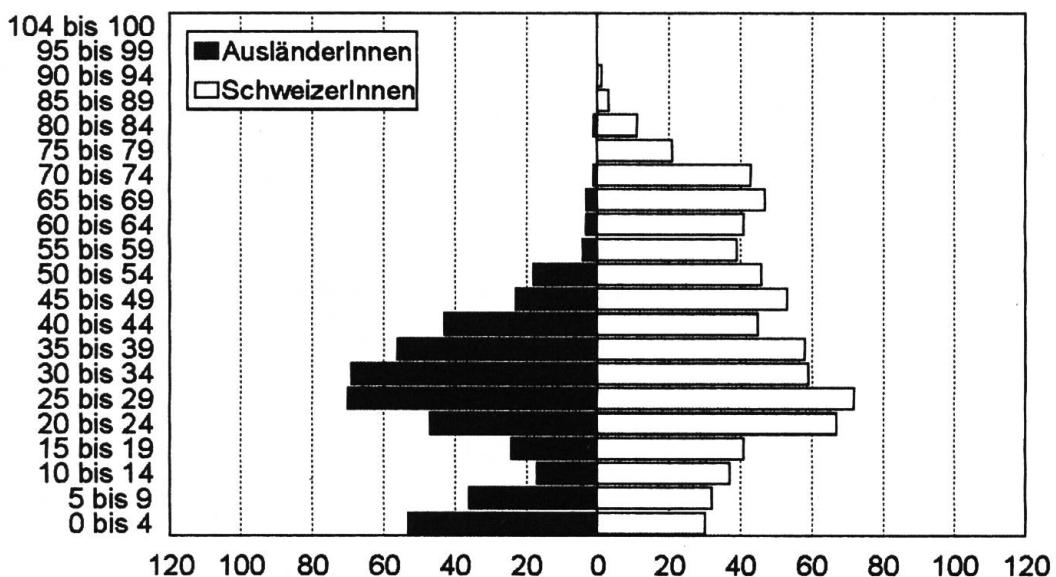
Jahr	Schweiz	Italien	Türkei	(Ex-)Jugosl.	übrige
1974	74.5	16.4	0.5	0.7	7.9
1984	64.9	15.5	5.4	3.3	10.9
1994	41.8	10.3	22.2	8.4	17.3
1996	46.4	10.8	17.2	9.6	16.0

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

3.3 Altersstruktur

Ein Vergleich der Breisacher- mit der Feldbergstrasse (Abb. 3 und 4) über 22 Jahre zeigt in Hinsicht auf die Entwicklung der Altersstruktur deutlich unterschiedliche Merkmale. 1974 waren die Bevölkerungspyramiden für die beiden Strassen noch sehr ähnlich. Die schweizerische Bevölkerung war insgesamt überaltert, wies aber auch einen recht grossen Bevölkerungsanteil in dem lebenszyklisch zur Familienphase gehörenden Alterssegment auf. Dagegen stand eine junge ausländische Bevölkerung, mehrheitlich italienischer Herkunft.

1974



1996

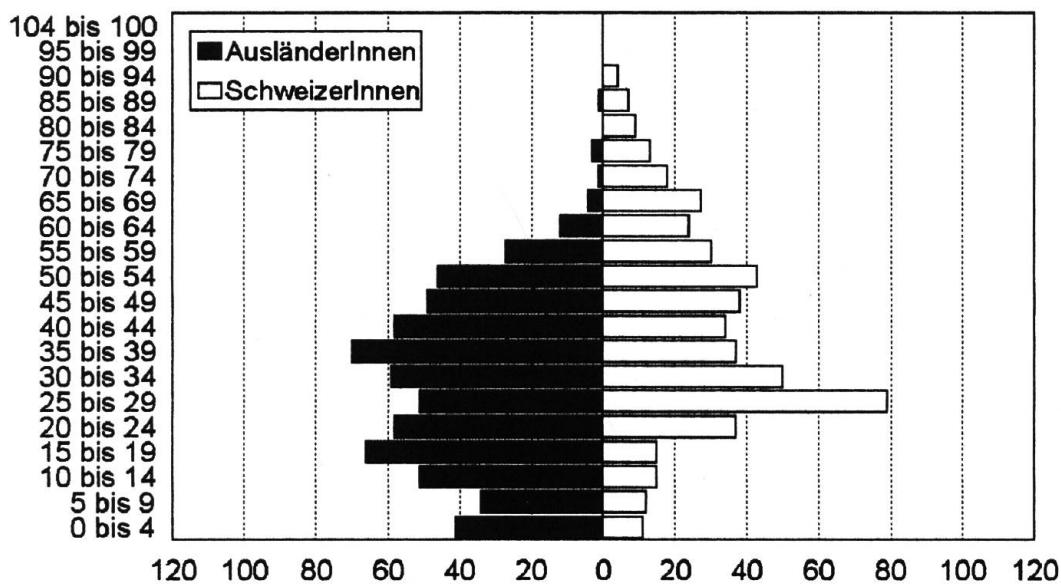
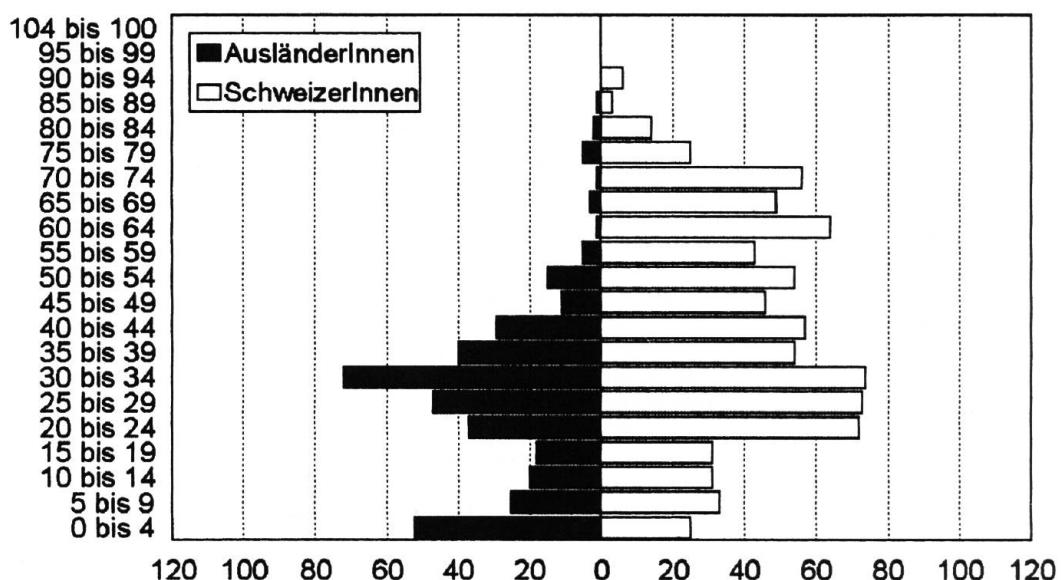


Abb. 3 Altersstruktur der Bevölkerung der Feldbergstrasse 1974 und 1996.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

1996 ist die Bevölkerungsstruktur der beiden Strassen deutlich verschieden. Besonders auffallend ist, dass in der Breisacherstrasse die Gesamtzahl der Ausländerinnen und Ausländer konstant geblieben ist und sich ihre Altersverteilung denjenigen der Schweizerinnen und Schweizer angeglichen hat. Die schweizerische Bevölkerung hat abgenommen und ist im Durchschnitt jünger geworden, wobei nun der Anteil der 25- bis 29-jährigen besonders hoch ist. In der Feldbergstrasse dagegen ist der Anteil der Schweizerinnen und Schweizer weit drastischer zurückgegangen. Mit einer Ausnahme freilich: die oben erwähnte Alterskategorie hat zugenommen und ist nun in dieser Strasse sogar überproportional vertreten. Der geringe Kinderanteil lässt den Schluss zu, dass es sich vorwiegend um kinderlose Einzelpersonen

1974



1996

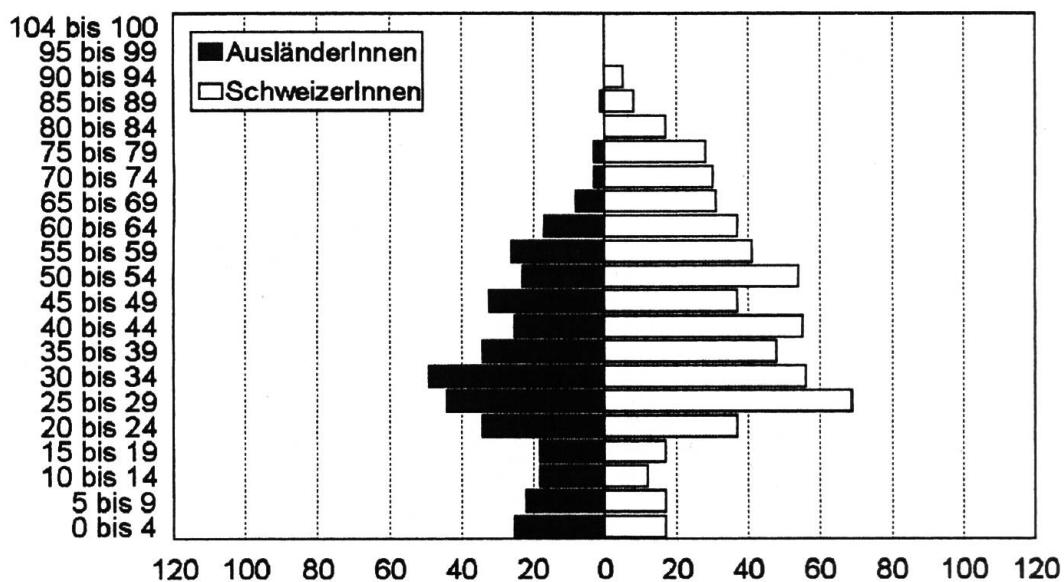


Abb. 4 Altersstruktur der Bevölkerung der Breisacherstrasse 1974 und 1996.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt

oder Paare handelt. Dem gegenüber steht die Entwicklung der nichtschweizerischen Bevölkerung, die in dieser Strasse stark zugenommen hat und über einen hohen Kinderanteil verfügt.

4 Schlussfolgerungen für die Stadtentwicklung

In Bezug auf Lebens- und Wohnqualität ist der Verkehr ein wesentlicher Faktor. Straßen mit starker und zunehmender Verkehrsbelastung weisen denn auch im Langzeitvergleich eine deutlich unterschiedliche Entwicklung auf. An den schlechtesten Standorten wohnen die am wenigsten akzeptierten Menschen, in erster Linie Migrantinnen und Migranten, wobei die Migrationsentwicklung direkt an der Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung abgelesen werden kann.

Prekär- und Gunststandorte befinden sich oft in unmittelbarer Nähe, zum Beispiel auf Blockvorder- und -rückseite, was sich durch eine strassenzugsweise Datenanalyse belegen lässt. Keinesfalls kann die Wohn- und Lebensqualität eines ganzen Viertels, auch nicht des tatsächlich in vielen Bereichen benachteiligten Matthäus-Quartiers, pauschal als schlecht bewertet werden. Die Analyse der Altersstruktur zeigt bei allen untersuchten Strassenzügen, nicht nur bei den beiden oben dargestellten, dass das Viertel gerade bei jüngeren Leuten, ob schweizerischer oder nichtschweizerischer Herkunft, durchaus beliebt ist. Dieser Umstand konnte auch durch Befragungen belegt werden (*Imhof 1997, 173*).

Das Quartier hat zumindest in den rhein- und stadtwärts gelegenen Bereichen das Potential zu einem “in”-Wohnort für gehobene Ansprüche; bei einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssituation, vor allem auf den Hauptachsen, könnten die bereits jetzt festgestellten Gentrificationansätze zu einer Aufwertungsdynamik führen, die dann allerdings die Schwächsten, im Augenblick also die Ausländerinnen und Ausländer, verdrängen könnte (*Hamm 1996, 194*). Hier würde sich eine weitsichtige und umfassende Stadtentwicklungsplanung aufdrängen, die solche Tendenzen rechtzeitig analysiert und Lösungen ausarbeitet.

In Bezug auf aktuelle Massnahmen müssen sorgfältige Abwägungen gemacht werden. Insbesondere die Einführung der Tempo-30-Zonen ist in Hinblick auf ihre langfristigen Auswirkungen kritisch zu hinterfragen. Der Regierungsrat schreibt in der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage (14. Januar 1997): “Die Nordtangente bringt grundsätzlich keinen Mehrverkehr in die Quartiere. Einige wenige Hauptverkehrs- und Hauptsammelachsen erfahren geringe Verkehrszunahmen, welche zum Teil auch mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen zusammenhängen” (Kursivierung durch die Autorin). Das Tempo-30-Konzept geht von beruhigten Kammern und verkehrsbelasteten Haupt- und Sammelachsen aus. Es birgt damit die Gefahr in sich, dass es in bisher noch akzeptablen Wohnlagen zu strassenzugsweisen Abwertungstendenzen kommt und dass bereits jetzt stark belastete Straßen eine weitere Verschlechterung erfahren werden. Dies würde in den betroffenen Gebieten die Disparitäten bezüglich der Wohn- und Lebensqualität verstärken und Auswirkungen auf die Bevölkerungsstruktur, wie sie oben beschrieben wurden, mit sich bringen. Um dem entgegenzuwirken, müssten weitergehende Verkehrsberuhigungsmodelle, zum Beispiel die flächendeckende Einführung von Tempo 30, geprüft werden.

Literatur

- Amt für Raumplanung des Kantons Zürich 1997. *Sozial-räumliche Durchmischung = Raumbeobachtung Kanton Zürich*. Heft 19.
- Blasius J. & J.S. Dangschat 1990. *Die Aufwertung innenstadtnaher Wohngebiete – Grundlagen und Folgen*. In: Blasius J. & J.S. Dangschat (Hrsg.) *Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel*. Frankfurt a. M.
- Falk W. 1994. *Städtische Quartiere und Aufwertung. Wo ist Gentrification möglich?* Basel.
- Güller P. & T. Breu 1996. *Städte mit Zukunft – ein Gemeinschaftswerk*. Synthese des Nationalen Forschungsprogrammes ‘Stadt und Verkehr’. Zürich.
- Hamm B. & I. Neumann 1996. *Siedlungs-, Umwelt- und Planungssoziologie*. Opladen.
- Hamel B. 1996. *Die Nordtangente im Kleinbasler Bauabschnitt Horburg. Eine stadt- und sozialgeographische Untersuchung über die Auswirkungen des Baus der Stadtautobahn im Norden Basels auf Wohnbevölkerung und Quartier*. (Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit am Geographischen Institut der Universität Basel).
- Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung. *Bericht über die Verkehrserhebungen im Jahre 1995 des Kantons Basel-Stadt*.
- Imhof M. 1997. *Migration und Stadtentwicklung. Aktualgeographische Untersuchungen in den Basler Quartieren Matthäus und Iselin*. (Dissertation; Publikation in Vorbereitung).
- Laschinger W. & L. Lötscher 1978. *Basel als urbaner Lebensraum. Prozesse und Dynamik eines urbanen Systems aufgezeigt am Kleinbasler Viertel Matthäus und am suburbanen Profilband Birsfelden-Rheinfelden*. Basler Beiträge zur Geographie, Band 22/23.
- Wanner H.-U. & R. Camenzind 1995. *Städtische Umweltqualität – Eine Frage der Technik und des Verhaltens*. Zürich.
- Wehrli-Schindler B. 1995. *Lebenswelt Stadt. Berichte zur Lebenssituation in Schweizer Städten*. Zürich.