

Räume in Bewegung

Ikonische Bauten wie das Basler Münster suggerieren ungebrochene Kontinuität. Dass die Zeit nicht stillsteht, daran erinnert der Fluss. Die Kraft des Wassers und seine Dynamik fordern die stabile Ordnung von Räumen und Rechten heraus, werden aber zugleich auch gebändigt und als Energiequelle genutzt. Der Wandel städtischer Räume findet stellenweise kaum bemerkt und sehr langsam statt, manchmal kommt er abrupt und unübersehbar, mit einer Überschwemmung, einem Abriss oder neuen Wohnvierteln. Menschen, Tiere und Dinge kommen und gehen, durchqueren die Stadt, wirbeln Staub auf, hinterlassen Spuren, trampeln neue Pfade, lassen sich nieder und prägen den Stadtraum. Stadtplanung registriert zwar Veränderung, antizipiert sie, lenkt sie in geordnete Bahnen. Und doch bleibt städtisches Leben immer unberechenbar, bleiben städtische Räume in unkontrollierbarer, produktiver Bewegung.

Im Fluss: Rhein, Lachs und Stadtfischerei am Dreiländereck, 1640–1798

Barbara Orland

Der Rhein teilt Basel in einen rechten und einen linken, einen grossen und einen kleinen Stadtteil. Geografisch markiert die Stadt den Punkt, an dem der Hochrhein (ab Stein am Rhein) zum Oberrhein (bis Bingen) wird. Politisch bildet der Rhein die Grenze zu Deutschland und Frankreich [69]. Der Rhein und seine Zuflüsse Ergolz, Birs, Birsig und Wiese sind bis heute Adern der Stadt, wenngleich das Wasser seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts unter den Bedingungen von Wasserversorgung, Kanalisation, Flusskorrektur systematisch aus dem städtischen Raum zurückgedrängt wurde. Die grosstechnischen Eingriffe in das Ökosystem des Rheins haben auch den Lebensraum zum Beispiel für den Lachs dramatisch verändert, wenn nicht gar vollständig zerstört.¹

«Im Fluss»: der Titel ist doppeldeutig zu verstehen. Er adressiert zum einen den Rhein als konkreten Schauplatz der Stadtgeschichte, ist aber auch metaphorisch gemeint. Flüsse und Fische sind ständig in Bewegung, sie haben ihre eigenen Zeiten und Rhythmen. Vor allem verbinden sie Räume, die oft weit auseinander liegen und auf den ersten Blick nichts mit Basel zu tun haben. Immer wieder mussten rheinauf- und -abwärts Verabredungen getroffen werden. So sind seit den 1840er-Jahren wiederholt Verträge zwischen den Anrainerstaaten Schweiz, Frankreich, Deutschland und den Niederlanden abgeschlossen worden, um die Wanderfische zu schützen, ohne nennenswerten Erfolg.² Der Fluss und die Fische sind folglich Akteure, welche die Geschicke der Basler Bevölkerung beeinflusst haben. Speziell der Lachs war eine geschätzte Speise, für die selbst ein lokales Rezept – Lachs à la Bâloise – geschaffen wurde.³ Dass es hingegen ein Verbot gab, Basler Dienstboten mehr als dreimal wöchentlich Lachs zu servieren, ist eine unausrottbare Basler Legende, die sich kaum durch die Geschichte des städtischen Fischfangs belegen lässt.⁴ Die folgenden Überlegungen nähern sich dem städtischen Raum daher aus einer dreifachen Perspektive von Wasser, Mensch und Tier. Zusammengenommen sollen diese erklären, wie der Rhein und seine tierischen Bewohner den städtischen Raum geprägt haben.



69 Der Oberrhein am Dreiländereck, 1828. — Ausschnitt aus der «Topographischen-Cardre des Rheinstromes und seiner beiderseitigen Ufer von Hünigen bis Lauterburg oder längs der französisch-badischen Gränze; [...] gezeichnet im Bureau der Grossherzoglich Badischen

Rheingränz-Berichtigungs-Commission». Die aus achtzehn Blättern bestehende Karte wurde in den 1820er-Jahren im Zuge der Planungen zur Rheinkorrektur angefertigt (ausgewählte Wasserläufe und politische Grenzen nachträglich koloriert).

Der «Rheindschungel» am Dreiländereck

Am 23. November 1640, mitten im Dreissigjährigen Krieg, erwarb die Stadt Basel vom Markgrafen Friedrich V. von Baden-Durlach das Dorf Kleinhünigen für 3500 Reichstaler.⁵ Die Ausdehnung des rechtsrheinischen Stadtgebiets nach Norden brachte die Mündung der Wiese und damit eines der fischreichsten Rheinufer der Region in den Besitz der Stadt. Schon in den Jahrhunderten zuvor hatte Basel Landgüter und Fischweiden besessen, die bis weit in das zu Vorderösterreich gehörende elsässische Gebiet hineinreichten.⁶ Auch auf der linken Rheinseite, in Grosshünigen, besass Basel wertvolle Fischweiden. Österreich hatte Grosshünin-



70 «Blick vom Isteiner Klotz rheinaufwärts gegen Basel», Ölgemälde von Peter Birmann, um 1819. —

Die Darstellung gibt eine Ahnung von den vielen Nebenarmen des Rheins in der direkten Umgebung der Stadt.

gen ab 1516 Basel als Lehen überlassen, forderte es 1623 jedoch zurück und musste es dann im Westfälischen Frieden 1648 an Frankreich abtreten.⁷ Damit wurde aus Grosshünningen das französische Huningue. Kleinhünningen hingegen wurde zur zweiten Obervogtei Basels auf der rechten Rheinseite – neben Riehen, ebenfalls an der Wiese gelegen und seit 1522 im Besitz der Stadt Basel.⁸

Wie die meisten Dörfer des umkämpften Gebietes hatte Kleinhünningen im Dreissigjährigen Krieg sehr gelitten. Doch es ging den Basler Stadtoberen weniger um die kleine, armselige Ansiedlung als vielmehr um die seit Jahrhunderten intensiv genutzte Flusslandschaft von Rhein und Wiesemündung. Heutige Reisende, die sich per Zug aus Deutschland kommend der Stadt Basel nähern, nehmen die kanalisierte und zwischen Strassen, Autobahnauffahrten und Hafenbecken in den

Rhein geleitete Wiese kaum wahr. Das Rheinufer bei Kleinhüningen ist vollständig vom Hafen dominiert. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts führte die Anfahrt auf Basel mit dem Zug durch einen «Rheindschungel», ein «von Busch und Baum, über Tümpel, Gerinsel, Bäche und kleine Wege durchhüpftes Gelände».⁹ Für die Schifffahrt stellte der Rheinabschnitt zwischen Basel und Strassburg ebenfalls bis in die 1920er-Jahre eine Herausforderung dar. Hier zeigte der Rhein länger als anderswo, dass er ein ungezügelter Fluss mit vielen Seitenarmen gewesen war, der Inseln, Sandbänke, Auen baute und wieder verschwinden liess [70]. Die Wiese – sie hat ihre Quelle am Feldberg – war ähnlich verzweigt. Zusammen bildeten sie eine hochdynamische Flusslandschaft, die nicht nur zu den ertragreichsten Fischgründen am Oberrhein zählte, sondern über viele Jahrhunderte auch für weitere Gewerbe von hohem wirtschaftlichem Wert war.¹⁰

Bereits im Mittelalter hatten die hier herrschenden naturräumlichen Verhältnisse neben der Fischerei und Landwirtschaft auch andere städtische Gewerbe (Mühlenbetreiber, Gerber, Holzflösser, Wäscherinnen) angelockt. Künstlich angelegte Teiche und Kanäle zeugen davon, dass das vormoderne Basel nicht an den Stadttoren endete. Kleinhüningen, so meinte der Basler Lokalhistoriker Daniel Bruckner, sei hauptsächlich wegen der Fischerei besiedelt worden. Direkt an der Mündung der Wiese in den Rhein befand sich eine kleine Anhöhe, entstanden aus Sedimentablagerungen, die der Fluss mit sich trägt. Dieses Schwemmland sei wie geschaffen für den Bau von Fischerhütten gewesen, da die Anhöhe nah genug zum Wasser lag und doch gleichzeitig einen Schutz vor wechselnden Wasserständen bot.¹¹

Bestimmte Fischarten hatten ebenfalls guten Grund, das Mündungsgebiet von Wiese und Rhein aufzusuchen. Sie reagierten auf die hier vorherrschenden Strömungsverhältnisse und Wasserqualitäten. Im Rhein fanden sich sowohl im Fluss selbst als auch in den Mündungsbereichen oder in Neben- und Altarmen sehr verschiedene Bedingungen, die entsprechend unterschiedliche Fische anzogen. Standfische wie das Rotaugen oder Brachsen meiden starke Strömungen, während Wanderfische wie Lachse, Forellen oder Aale, die grosse Distanzen überwinden, oft in Mündungsbereichen zu finden sind. Für Kleinhüningen und die Wiesemündung war zentral, dass die Strömung ab Strassburg rheinaufwärts nach Basel und Richtung Bodensee deutlich stärker war als im Abschnitt zwischen Karlsruhe und Strassburg. Der Rhein hatte hier eine sogenannte Furkation entwickelt, das heisst einen «netzartig getheilten Lauf», der eine Fläche von ein bis zwei Kilometern Breite bedeckte, an einigen Stellen und während Hochwassern sogar mehr.¹² Ausserdem wies dieser Abschnitt ein starkes Gefälle und damit erhöhte Strömung auf.

Am stärksten war sie im Bereich der grösseren Wassertiefen, im sogenannten Stromstrich; nur Richtung Ufer, in den flachen Seitenarmen und in der Wiese nahm die Strömung deutlich ab.

Die Wiesemündung als Ruhe- und Laichplatz für Wanderfische

Die unterschiedlichen Strömungsverhältnisse unterhalb von Basel boten auch deswegen hervorragende Aufenthaltsbereiche für Fische, weil für diese neben der Wasserqualität die von der geografischen Lage geprägte Landschaftsformation zählt. Die variantenreiche Strömung am Rheinknie, ergänzt noch durch von Grundwasser gespeiste Gewässer im Uferbereich, hatte zur Ausbildung einer «amphibischen Landschaft» mit «weiden- und pappelreichen Auegehölzen an den Flussarmen und Altwasserläufen»¹³ geführt, zu der zwei grössere Inseln, auch Werth genannt, sowie Kleinstinseln, Kiesbänke und periodisch trockenfallende Auenwiesen gehörten. Eine Handzeichnung aus dem frühen 17. Jahrhundert, vermutlich im Zusammenhang mit Konflikten entstanden, zeigt Nutzungsformen dieser Inseln, die von der Kälbermast als Allmende bis hin zur privaten Rebhuhn-jagd reichten [71].¹⁴

Alle Wanderer (Lachs, Aal, Maifisch oder Stör) schätzten den «Dschungel» an Rhein und Wiese, weil sie hier im schnellen, turbulenten Strom des Rheins ruhige Orte fanden, die sich zum Pausieren eigneten. Wanderfische haben keine Probleme mit grossen Flüssen und schnell fliessendem Wasser, allerdings sind ihre weiten Reisen kräftezehrend. Erst für das Ende des 19. Jahrhunderts, als Flusskorrekturen und Industrie die Wanderungen zunehmend erschwerten, existieren Berechnungen, denen zufolge die Mehrzahl der Lachse von Holland bis Basel 55 bis 60 Tage benötigte.¹⁵ Auf dieser Reise hörte der Lachs auf zu fressen, musste also gerade vor Stromschnellen, Wasserfällen und anderen Hindernissen Pausen einlegen. «Wenn er ruhen will, so sucht er gewöhnlich einen grossen Stein auf, gegen den er sich mit dem Schwanze, mit dem Kopfe aber gegen den Strohm stellt»,¹⁶ fasste der Arzt und Naturforscher Marcus Elieser Bloch 1785 die Beobachtungen der Fischer zusammen. Und weiter: Der Lachs geht «gern in solche Wasser, deren Ufer dicht mit Bäumen besetzt ist, weil er den Schatten und kaltes Wasser liebt».¹⁷

Bis 1880 wurden im Hoch- und Oberrhein und seinen Zuflüssen 47 Fischarten gesichtet, von denen allerdings nur wenige häufig vorkamen, während andere (wie der Stör) selten waren.¹⁸ Diese jüngeren Berechnungen entsprechen in etwa den 45 Fischarten, die der Strassburger Fischer Leonhard Baldner knapp drei Jahrhunderte früher, im Jahr 1666, beschrieben hat.¹⁹ Dabei tauchen einige Namen



72 «Der Lachs», Kupferstich von Jacques-Antony Chovin, um 1750. — Chovin fertigte den Stich auf Basis einer getuschten Vorlage von Emanuel Büchel an, die dieser wiederum für Daniel Bruckners «Beschreibung historischer und natürlicher Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel» gezeichnet hatte.

An den seichten Ufern der Seitenarme konnten die Eigenheiten des Lachses gut studiert werden. Bereits in der Frühen Neuzeit bestand unter Fischern kein Zweifel darüber, dass es sich bei Lachs und Salm um verschiedene Lebensalter ein und desselben Fisches handelt [72]. Der Salm war der Fisch, der stromaufwärts kam, der Lachs derjenige, der sich nach der Laichperiode wieder Richtung Meer aufmachte. Leonhard Baldner bemerkte 1666, dass die Salmen im «Hornung» (Februar) anfangen den Rhein hinaufzuschwimmen und im «Pfingstmonat» (Mai/Juni) wieder herunterkommen und dann Lachs genannt werden.²² In Basel galt der Satz: «Salmen wird er genannt, so lang der Tag zunimmt, Lachs, so bald der Tag abnimmt.»²³ Wenn im Mai bis Juli die grössten Wanderscharen rheinaufwärts kamen, sprach man vom Salmenfang; das Abfischen des Nachwuchses in der Wiesemündung hiess Sälmlingsfang, und nach der Laichzeit fand der Lachsfang statt.

Mit den verschiedenen Namen und Fangzeiten waren kulinarische Urteile und damit der Preis verbunden. Baldner meinte, dass das rötliche Fleisch den Salmen zum «Herrenfisch» mache; sein Fleisch werde vom März bis zum «Brach-

monat» (Oktober) immer besser. In diesen Monaten werde er auch am meisten gefangen. Danach, insbesondere nach dem Katharinentag (25. November), dem Beginn der Laichzeit, fange man neben diesen fetten, rotfleischigen Tieren immer mehr weisslich-trübe, abgemagerte und wenig schmackhafte Laichlachse, die schleunigst ins Meer zurückkommen wollen. Auf dem Fischmarkt war die Unterscheidung zwischen Salm und Lachs von grosser Bedeutung; die Fische wurden nach ihrer Qualität und verschiedenen Altersklassen bewertet und preislich ausgezeichnet.²⁴

Fischer wussten, dass nicht nur die Nahrung oder das «süsse Wasser», sondern die Fortpflanzung und damit die Laichplätze das Antriebsmotiv für die Wanderungen war. In den flachen Sand- und Kiesbänken am Ufer beobachteten sie, wie die grossen Weibchen mit ihren Schwanzflossen Gruben freilegten, in denen sie anschliessend ihren Rogen ablegten, den die Männchen mit ihrer Milch bespritzten.²⁵ Es dauerte mitunter Wochen, bis die Weibchen alle Eier abgelegt hatten. In dieser Zeit wurden sie von rivalisierenden Männchen umschwärmt, worauf die Fischer ihre Fangtechniken abstimmten. Auch liess sich an den Laichplätzen gut beobachten, dass die Laichbrut im «Winter- und Christmonat» heranwache, aber erst im «März» lebendig werde, das heisst schlüpfte, wie Baldner berichtet. Als «Sälmlinge» verbrachten sie anschliessend bis zu zwei Jahre in ihrem Heimatgewässer, benötigten ausreichend Nahrung (Insekten, Würmer etc.) und kühles Wasser ohne zu viel Strömung. Der «Rheindschungel» bot diese guten Bedingungen, und diejenigen, die hier zur Welt gekommen waren, strebten wieder hierher zurück.²⁶ Die Laichplätze waren folglich besondere Orte. Kleinhüninger drückten ihre Wertschätzung dadurch aus, dass sie den Laichplätzen Namen gaben: Hinterm Joch, Bläsiring, Felse, Insle, Spore, Esel waren einige, die sich bis ins 20. Jahrhundert erhalten haben.²⁷

Rechte und Konflikte am Rheinufer

So günstig die naturräumlichen Verhältnisse im «Rheindschungel» sein mochten, sie wurden vom Menschen empfindlich gestört. Abgesehen von den fortwährenden kriegerischen Auseinandersetzungen der europäischen Grossmächte an der Grenze zu Basel sorgte die ökonomische Bedeutung der Fischerei zwischen 1648 und dem frühen 19. Jahrhundert für dauernde Konflikte am Dreiländereck. Grund dafür war die dynamische Beschaffenheit des Rheins und seiner Nebenflüsse. Die Nutzung eines Flusses dieser Grösse liess sich nicht in verbindliches Rechtsgut übertragen. Nach römischem Recht waren schiffbare Flüsse öffentliches Gemein-

gut. Deshalb konnte am Rhein nur der Zugang zum Flussufer mithilfe von Fischereirechten reguliert werden. Auf diese Weise wurde verhindert, dass jedermann überall und jederzeit fischte.²⁸

Seit dem frühen Mittelalter hatte sich die Rheinfischerei zu einem komplex geregelten Gewerbe mit zahllosen Grenzziehungen und Zugangsregelungen entwickelt.²⁹ Die Rheinufer waren im Besitz lokaler Obrigkeiten, die ihr herrschaftliches Privileg mittels Lehenfischern bewirtschafteten oder als sogenannte Fischweiden (auch «Fischnenzen» genannt) an die lokalen Fischerzünfte oder Private verpachteten.³⁰ Die zünftische Ordnung war daher von grosser Bedeutung und die Obrigkeiten auf die technischen Fertigkeiten der Fischer angewiesen. Auf Basis des von der Stadt behaupteten Rheinrechts erhielten diese wie die Schifferleute ein Fahrrecht auf einem bestimmten Abschnitt des Rheins verliehen, das seit dem Mittelalter weitgehend unverändert blieb.³¹ Auch die Kleinhüninger Fischer erhielten dieses Recht, nachdem mit dem Kauf alle markgräflichen Fischereirechte an die Stadt Basel übergegangen waren und von einem Obervogt verwaltet wurden. Die aus der Leibeigenschaft des Badener Markgrafen entlassenen Kleinhüninger Fischer wurden den Berufskollegen der Stadt insofern gleichgestellt, als sie nun innerhalb des Stadtbanns und dem von Basel behaupteten Rheinrecht fischen durften.³² Im Gegenzug verlangte die Basler Zunft zu Fischern, dass ihre Zunftgenossen den Fischfang bis in die Wiese ausweiten durften, womit die Kleinhüninger ganz und gar nicht einverstanden waren.³³

Streitigkeiten dieser Art waren nicht neu und bis dato als Konflikte zwischen benachbarten Herrschaften ausgetragen worden. Nachdem Kleinhüningen nun Basel gehörte, ging der Streit auf das innerstädtische Gewerbe über und vergiftete das Verhältnis der Berufsfischer untereinander. Denn als Einwohner einer Landvogtei wurden die Kleinhüninger keineswegs automatisch zu Mitgliedern der Stadtbasler Fischerzunft. Die Basler Fischer waren seit 1354 mit den Schifflenten in der Zunft zu Fischern und Schifflenten zusammengeschlossen.³⁴ Diese Zunft umfasste aber weder die Gross- noch die Kleinhüninger Fischer; sie galten auf dem Rhein ebenso als unzünftige Fischer wie alle anderen in Kleinbasel und der St. Johannis-Vorstadt lebenden Berufskollegen. Als unzünftig war ihnen die sogenannte Grossfischerei (Lachs und Salmen) im Basler Stadtbann verboten. Die Kleinfischerei erlaubte nur den Fang von Hechten, Forellen, Barben, Aalen, Aeschen, Brachsen und vor allem Nasen (in der Birs). In den ersten zwei Jahrhunderten nach der Gründung der Zunft zu Fischern und Schifflenten wurde diese Regelung noch dadurch verschärft, dass nur den Zunftfischern der direkte Fischhandel auf dem Basler Markt erlaubt war.³⁵ Erst die Fischereiordnung der Stadt Basel von 1506



**73 Die Mündung der Wiese in den Rhein
mit Blick auf das französische Huningue,
undatierter Kupferstich.**

gewährte auch unzünftigen Fischern diesen Zugang, ab 1589 durften diese auch eigene Fischbänke auf dem Fischmarkt betreiben.³⁶

Um ihre Lage zu verbessern, hatten sich 1459 die unzünftigen Fischer der St. Johannis-Vorstadt an der Gründung einer Gesellschaft von unzünftigen Handwerkern mit dem Namen Humpelergesellschaft beteiligt, aus der 1517 die ›Vorstadtgesellschaft zur Mägd‹ hervorging. Um die selten ausreichende Versorgung der Stadt mit Fisch zu gewährleisten, gab der Basler Rat den Mitgliedern dieser Korporation ebenfalls das Recht, ihr Fanggebiet rheinabwärts über Hüningen, Märkt, Istein und Kleinkems bis nach Rheinweiler und oberhalb der Stadt bis nach Augst auszudehnen.³⁷ Die Konkurrenz vergrösserte sich weiter, als sich drei Jahrzehnte später auf dem oberhalb Basels liegenden Rheinabschnitt die sogenannte Rheingenossenschaft gründete, in der sich die Fischer von Säckingen, Mumpf,

Wallbach, Ober-Wallbach, Schwörstadt, Riedmatt, Karsau, Rheinfelden, Warmbach, Kaiseraugst und Grenzach zusammenschlossen.³⁸

Die Hierarchie unter den Basler Fischern macht verständlich, warum die Kleinhüninger Fischer als Mitglieder der Vorstadtgesellschaft zur Mägd die Zunftkollegen aus der Stadt nicht gerne an der Wiese antrafen [73]. In Reaktion versuchten die Basler den Kleinhüninger Fischern den Lachsfang oberhalb der Mittleren Brücke streitig zu machen. Wie ein Memorial der Vorstadtgesellschaft zur Mägd aus dem Jahr 1789 dokumentiert, hielten diese Streitereien trotz städtischer Schlichtungsversuche über ein Jahrhundert lang an.³⁹

Der grenzüberschreitende Lachsfangstreit

Fischereirechte sind Territorialrechte, die oft quer zur Strömung verliefen. Auf dem Land konnte man einen Bannstein setzen und die Übertretung der damit markierten Grenze ahnden. Auf dem Fluss konnten nur annäherungsweise Grenzen gezogen werden, und Ufermarkierungen waren fragil. Dies zeigen nicht nur Berichte über die Verschwemmung von Bannsteinen aufgrund wechselnder Pegelstände,⁴⁰ das belegt vor allem der legendäre Lachsfangstreit zwischen Frankreich und Basel 1736/37, der zu einer Staatsaffäre wurde.⁴¹ Ihren Anfang nahm die Affäre 1648, als Grosshüningen (Huningue) in französischen Besitz überging. Seither hatten sich die nachbarschaftlichen Beziehungen zunehmend verschlechtert, und die Situation verschärfte sich, als Ludwig XIV. 1679 seinen berühmten Baumeister Vauban beauftragte, an der Grenze zu Basel eine grosse Festung zu errichten [74].⁴²

Mit dem schnellen Anwachsen der Festungsgräben und der im Inneren liegenden Zitadelle verschwand das Fischerdorf Huningue zugunsten einer Garnisonsstadt, die vollständig auf die Versorgung des Militärs ausgerichtet war. Ab 1681 begannen die Bauarbeiten in Richtung Schusterinsel und rechtsrheinische Seite. Zum Abschluss wurde 1684 das Dorf abgerissen und die Bevölkerung auf eine rheinabwärts liegende Insel umgesiedelt, der man den Namen Bourg neuf d'Aoust gab, ab 1704 nur noch Village-Neuf. Die Bauarbeiten führten zu einer deutlichen Einschränkung für die nunmehr französischen Fischer. Noch während der Fertigstellung der Zitadelle kam es 1682 erstmals zu einem heftigen Streit, in dessen Folge eine aus Basler und Hüninger Gesandten zusammengesetzte Kommission sich vor Ort ein Bild machte.⁴³ Die Schweizer Fischer klagten ihre französischen Kollegen an, sie hätten ihre Netze jenseits der Grenze in der Kleinhüninger Fischweide ausgeworfen. Zwar gaben die Hüninger Fischer zu, dass «dazumahlen» die



74 «Lage von Klein Hünningen», Zeichnung von Emanuel Büchel, 1749. — Gegenüber der Festung von Vauban, mit Brücke und Brückenkopf, liegen Kleinhünningen und die Mündung der Wiese in den Rhein. Basel ist im Hintergrund dargestellt.

Kleinhünninger «den sogenannten Wolff [ein Netz, Anm. der Autorin] in dem Rhein bey auslauff der Wiesen gantz allein gezogen» haben. Jedoch habe sich zwischenzeitlich der Lauf des Rheins so stark geändert, dass «das Ufer des Rheins gegen Klein Hünningen nunmehr gäntzlich auf französischen Seithen» verlaufe.⁴⁴ Die Kleinhünninger konterten, dass eine solche Argumentation auf «immerwährende Streitigkeiten» hinauslaufen würde, da der Rhein schliesslich ständig seinen Lauf und die Uferlandschaft verändere.

Das Ereignis verweist auf eine neue Qualität von Konflikten. Zum ersten Mal wird ein Streit um den Fischfang als unrechtmässige Überschreitung einer nationalen Grenze geahndet. Zwar gab es auch vorher den Vorwurf, dass ein Stadt-

oder Gemeindebann verletzt wurde und dass Fischer in verbotenen Zonen unterwegs waren. Doch dabei handelte es sich um die Verletzung eines Mikrokosmos, der dem Wohl des Fisches und dem Wohlstand aller diene. So wiesen der Bürgermeister und Rat der Stadt Basel in der Fischerei-Ordnung von 1647 zum wiederholten Mal auf Fehlverhalten an den Fischweiden hin und erinnerten die Fischer daran, dass ihnen die Fischereirechte «dem gemeinen Gut zu Nutz» verliehen worden waren.⁴⁵ Die Umwelt, bestehend aus Flussbett, Strömung, Fischverhalten und Vegetation, war so variabel und empfindlich, dass die meisten Vorschriften darauf abzielten, den Fischen freien Lauf zu lassen, die Brut für die Zukunft zu schonen und die Fischerkollegen nicht bei der Arbeit zu behindern. Fischerordnungen behandelten also einen Ausgleich verschiedener Interessenlagen. Der Lachsfangstreit hingegen drehte sich um eine ausschliesslich politisch motivierte Raumordnung. Erstmals wurde eine nationale Grenze mobilisiert, um den Zugang zu Wasser und Fischen auszuhandeln.

Im Westfälischen Frieden war der Rhein als Kartengrenze zwischen Frankreich, Baden und dem Kanton Basel bestimmt worden. In der Realität zeigte der Konflikt der Fischer, dass der Verlauf der Grenze quer über den Rhein prekär war. Wenig überraschend war 1682 eine für alle Seiten befriedigende Einigung nicht möglich und die Streitereien flammten in den darauffolgenden Jahren immer wieder auf, bis sie schliesslich 1736 eskalierten.⁴⁶ Auf der Schusterinsel, die je hälftig zur Schweiz und zu Frankreich gehörte, kam es zu einer Prügelei zwischen den Fischern beider Seiten, angeblich unter Beteiligung des Obervogts von Kleinhüningen, mithin eines Basler Beamten. Obwohl der Rat der Stadt alles abstritt und zu beschwichtigen suchte, sperrten die französischen Behörden wichtige Verkehrsverbindungen vom Elsass nach Basel. Es folgten monatelange Verhandlungen, die erst zu einem guten Ende kamen, als der Basler Diplomat Lukas Schaub nach Paris reiste und den Premierminister Ludwigs XIV. von der Rechtmässigkeit der Basler Fischereiordnung überzeugen konnte.

Basel und Kleinhüningen blieben im Besitz der Lachsweide an der Wiesemündung. Nur die Fischweide auf der Schusterinsel ging 1810 verloren, als Napoleon I. von Basel die Abtretung seiner Inselhälfte verlangte, um dort die Brückenschanze zu erneuern.

Ressourcenmanagement und Fangtechniken

Im Zuge der Verhandlungen zum Lachsfangstreit fanden im August und September 1737 zwei Konferenzen von französischen und schweizerischen Deputierten in

Kleinhünigen und Colmar statt.⁴⁷ In ihrem Protokoll behandelten die Beteiligten hauptsächlich die Frage, wo genau die Grenze zwischen Klein- und Grosshünigen (Huningue) in den verschiedenen Phasen der Besitzstände verlaufen war. Dazu musste geklärt werden, was genau eine Fisch- oder Lachsweide war. Als die Deputierten das umstrittene Gebiet abschritten, fanden sie nämlich auf beiden Uferseiten alte Grenzsteine vor, die sowohl die Wappen von Basel als auch des Markgrafen von Baden-Durlach trugen. Ausserdem stellte man fest, dass seit einem Gerichtsurteil von 1459 der Bann zwischen Klein- und Grosshünigen der besseren Sichtbarkeit wegen durch Bäume markiert worden war. Fischweide, so mussten die Verhandler erfahren, war ein mehrdeutiger Begriff, der sowohl auf eine Rechtsinstitution (Lehen, Pacht, Verkauf) wie auf einen konkreten Naturraum, also einen greifbaren realen Abschnitt im Fluss, abzielte. Als Rechtsobjekt betrachtet waren Fischweiden «kleinere oder grössere, vorwiegend längs der Ufer sich erstreckende Rheinbezirke, deren Eigentümer die ausschliessliche Inanspruchnahme zusteht».⁴⁸ Eigentümer und Nutzer (Beständer) waren in der Regel nicht identisch, beide lebten nicht am Ort der Fischweide. Diese wurde wie jedes Stück Land nach dem Ertrag gehandelt. Sie musste nicht innerhalb des Stadt- oder Gemeindebanns liegen und ihr Gebrauch konnte, wie im Fall der Lachsweide, zeitlich begrenzt erteilt werden, zum Beispiel nur für die Lachsfangsaison.

Für die ertragreiche Nutzung eines konkreten Flussabschnittes war aber noch viel mehr notwendig. Hier trafen Fisch und Fischer aufeinander; für beide waren Ufer und Fluss, Land und Wasser eine untrennbare Einheit. Fischerei beruhte auf Landschaftsgestaltung, denn Fischer richteten nach Möglichkeit den Ort des Fischfangs ebenso her wie die Gerätschaften für den Fang. Krünitz' *Öconomische Encyclopädie* erklärt, die Fischweide sei «ein in Fließ- oder stehenden Wassern dergestalt zugerichteter Ort, daß die Fische dahin ihre Zuflucht nehmen, und nachher daselbst in Menge gefangen werden können».⁴⁹ Fischweiden wurden gesäubert, von Gestrüpp freigehalten, gewässert oder getrocknet, je nachdem, was notwendig war, um den Fisch anzulocken und zufriedenzustellen. Es wurden Dämme gebaut und Kanäle gegraben, um die Bewegungen des Fisches einzuschränken, so wie es die Bauern mit dem Vieh auf der Weide machten. Etymologisch handelt es sich bei Weide einerseits um den Ort, wo das Tier sein Futter sucht oder laicht, andererseits um den Ort, wo der Mensch auf die Jagd oder den Fischfang geht.⁵⁰

In frühen Fischweide-Urkunden wurde klar zwischen Grundbesitz und Weide unterschieden, «jener ist das Ufer, diese das Wasser zum Fischfang oder der Fang selbst, daher die Fischer Waidleute und ihre Kähne Waidling oder Waidnacher genannt wurden».⁵¹ Es ging sehr direkt um den Fluss und das Wasser, um Kennt-

nisse der Verhältnisse an und unter der Wasseroberfläche und um die Bewegungen und Gewohnheiten der Fische. Die Erträge der Fischweiden waren ihrem Zustand entsprechend schwankend, was sich im Pachtzins niederschlug. Viele archivierte Akten zeugen davon, dass die Fischer versuchten, bei schlechteren Bedingungen Zinsabschläge zu erwirken.⁵²

Auf der Konferenz 1737 brachten die Vertreter Basels ein Argument vor, das auf diese Unterschiede zwischen Recht und Praxis anspielte.⁵³ Sie wiesen darauf hin, dass es an der Wiesemündung zwei verschiedene Arten des Fischfanges gab: der eine spielte sich auf festen Fischgründen mit rechtmässigen Besitzern ab, der andere betraf die Fischzüge, die zu bestimmten Zeiten an den beiden Dörfern im Rheinstrom vorbeizogen. Letztere wurden beidseits erwartet und durften auch von beiden Seiten im Rhein gefangen werden. Deshalb standen die Grenzbäume nicht direkt an der Wiesemündung, sondern auf den vorgelagerten Flussinseln. Sie betrafen ausschliesslich diesen «jets de filet», einen Surplus-Fang, der nicht die Rechte und Verbote tangierte, die durch die Stadt- und Gemeindebanne geregelt wurden. Dass es um zwei verschiedene Arten der Fischerei ging, bestätigte auch eine Abmachung zwischen dem Markgrafen von Baden und der Stadt Basel von 1422, die Basel 1534 bekräftigte. Darin wurde klar gesagt, dass die Stadtbasler Fischer zwischen Allerheiligen und St. Andreas (1.–30. November) zum Lachsfang im Rhein in die Nähe der Wiesemündung kommen, nicht aber in die Wiese vordringen dürften.

**Im Frühjahr sucht
der Lachs
das süsse Wasser auf**

Die politische Dimension des Grenzstreits von 1736/37 zwischen Frankreich und Basel überdeckt, dass bis dato die Fischerei-Ordnungen eine Form von Ressourcenmanagement darstellten.⁵⁴ In Basel wies die Fischerei starke saisonale Unterschiede auf, die sowohl vom Fisch als auch vom Wasser vorgegeben wurden. Ortswahl und Fangmethoden hatten sich auf die wechselnden Verhältnisse einzustellen, Fischfang begann oft mit der Beobachtung des Wetters. In Bezug auf den Lachs lautete die Erfahrung: «Wenn gegen das Frühjahr das Eis an den Küsten zu schmelzen anfängt», sucht der Lachs «das süsse Wasser auf [...] Er gehet gewöhnlich im Frühjahr mit den Fluthen und dem Winde, welchen die Fischer den Lachswind nennen, in die Ströhme.»⁵⁵ Ab Februar oder März lauschten die Fischer auch auf die Geräusche des Wassers: «Der Lachs hält sich beim Schwimmen mitten im Strohme und nahe an der Oberfläche des Wassers und da er bei seinem Zuge viel Geräusch macht, so hört man sie, gleich einem Sturme von weitem rauschen; wenn hingegen die Witterung stürmisch oder heiss ist, so geht er in die Tiefe und alsdann wird man nichts von seinem Zuge gewahr.»⁵⁶

Die erwähnte Schonzeit für Lachse an der Wiese im November sollte das Laichen schützen. Aber nicht alle Fische erreichten ihre Laichplätze, weil sie an der Wiesemündung von den Kleinhüningern erwartet wurden. Dreimal täglich, und dies vier Wochen lang, versperrten diese den Einfluss der Wiese mit einem grossen Netz, ‹Wolf› genannt, in dem sich die Fische verfangen. Dieses Netz war eines von nicht weniger als elf verschiedenen Netz- und Garnsorten, die im Raum Basel je nach Jahreszeit, Wasserstand, Strömung und Beschaffenheit des Untergrundes zum Einsatz kamen.⁵⁷ Wie Bruckner berichtet, brachte ein Zug manchmal dreissig kräftige Fische ans Ufer.⁵⁸ Die Laichzeit war – so betrachtet – über die Jahrhunderte hinweg die einträglichste Fangsaison.

Basels zweiter bedeutender Schwarmfisch, die Nase, folgte einem anderen Rhythmus.⁵⁹ Sie hatte ihre Laichzeit zwischen März und Mai. In grossen Schwärmen zog sie dann flussaufwärts und schwamm besonders gerne in die Birmündung. Im Vergleich zum Lachs war die Nase kaum grösser als dreissig bis vierzig Zentimeter und erreichte ein Gewicht von tausend Gramm. Die Fangnetze waren daher andere, und die beste Fangzeit an der Birs war der Frühsommer. Somit beeinflusste die Lage der Fischweide erheblich die Art der praktizierten Fischerei und das Fangergebnis. Wer im oberen, zu Riehen gehörigen Teil der Wiese über eine Fischweide verfügte, hatte die Chance, die besten Bachforellen zu fangen, die als Standfische nicht auf Wanderschaft gingen. Und wer während der Lachsfangaison über keine Fischweide verfügte, konnte nicht mit dem sogenannten Klebgarn arbeiten, welches abends am Ufer gesetzt wurde und bis zum nächsten Morgen im Wasser bleiben durfte.⁶⁰ Dieses Stellnetz wurde an ruhigen Stellen verankert, wo die Lachse der Strömung auswichen.

Die Fischfangmethoden waren äusserst verschieden und variierten selbst bei ein und demselben Fisch. Das beste Beispiel hierfür ist die Salmen- oder Fischwaage, die mitsamt den kleinen Fischerhütten bis heute ein beliebtes Motiv am Basler Rheinufer ist [75]. Die Standorte für diese älteste, seit dem 13. Jahrhundert beurkundete Lachsfangvorrichtung waren äusserst sorgsam gewählt. *Woog*, *Wag* oder *Waa*g bezieht sich nicht auf die aus Balken, Seilen und Netzen gebaute Vorrichtung, sondern auf die Stelle im Fluss, an der diese Einrichtung steht. Fischwaagen oder Fischergalgen mussten an einer Stelle mit felsigem Untergrund gebaut werden, «wo das Wasser tief war und der Fluss eine ‹Waage› (*Woog*), d. h. ein ‹Fürwasser› oder ‹Hinterwasser› mit rückläufiger Strömung bildete».⁶¹ Deshalb waren Salmenwaagen in Kleinhüningen nicht zu finden, während sie in der Stadt in kurzen Distanzen am Rheinufer standen. Der unruhige Sand- und Kiesuntergrund an der Wiesemündung eignete sich nicht für den Bau von Salmenwaagen.



75 Salmenwaage mit Fischerhäuschen am Rhein in Basel. Foto: Eduard Wenk-Heussi, 1931. **76** Innerhalb eines Fischerhäuschens. Foto: Lothar Jeck, 1945. — Die Fischerhäuschen schützten die Fischer nicht nur vor dem Wetter, sondern auch vor den aufmerksamen Blicken der Fische. Im unteren Bild sieht man die Schnur, mittels derer der Fischer durch ein Loch im Fussboden das Fangnetz bediente.

Wegen der vielen Seitenarme brauchte es hier auch keine künstlichen Für- oder Hinterwasser, damit der Lachs sich ausruhen konnte.

Die Basler *Fischwoog* war folglich ein ausschliesslich städtisches Bauobjekt. Man baute aus Tannenstämmen einen Rahmen, der vom Ufer aus ins Wasser geschoben und mit Steinen ausgefüllt wurde. Darauf kam ein Gerüst aus Balken und Dielen, das die ‹Stube› trug, in welcher der Fischer auf Lachse lauerte. Ausserdem waren hier «die je nach dem Wasserstand verstellbaren Hölzer (Hellärm); auf ihrem Verbindungsbalken (Sattel) ruhen die Stangen (Ruten), zwischen denen das Netz hängt. Die eine der Ruten (Fasrute) wird mittels eines Haspels ins Wasser gesenkt, die andere (Astrute) bleibt über Wasser; das ‹Wooggarn› reicht also quer durch das Hinterwasser. Hinter der Hütte steht seitwärts der hohe ‹Schwenkelbock›; auf ihm liegen drei oder vier starke Stangen (Schwenkel).»⁶² An die Hebelvorrichtung war ein weitmaschiges Garn geknüpft, dessen Bewegung der Fischer durch ein Seil spürte, welches er in der Hand hielt [76]. Berührte ein vorbeikommender Lachs dieses Garn, spürte der Fischer den ‹Rupf›. Dann zog er an einem Eisenstab, die Hebel lösten sich und das *Wooggarn* erschien über dem Wasser, und der Fisch wurde mit dem *Zopfbähren* aus dem Netz geholt.

Wie die meisten Gerätschaften, so war auch die Fischwaage nicht das ganze Jahr über in Gebrauch. Zum einen hing die Nutzung von den Wasser- und Wetterbedingungen ab, aber noch mehr von den Wanderzyklen der Lachse und der damit einhergehenden Grösse der Tiere. Ausgewachsene Fische liessen sich selbst mit dreizackigen Eisengabeln bei Nacht vom mit Feuer erhellten Weidling, dem am Oberrhein üblichen Fischerboot, aus fangen.⁶³ Und schliesslich entschieden die Ortsverhältnisse über die zum Einsatz kommenden Fanggeräte. Als Schwarmfisch wurde der Lachs mit grossen Netzen gefangen, als Laichfisch, der sich im seichten Wasser bewegte, konnte er allerorten mit der sogenannten Stuhlfischerei gefangen werden. An geeigneten Uferstellen und in der Nähe der Laichgruben baute man kleine ‹Lachsstände›, welche die Fischer Tag und Nacht auf einem Stuhl sitzend ‹hüteten›. Oft wurde ein Weibchen als Lockfisch an einer Schnur ins Wasser gelassen, die herannahenden Lachse liessen sich dann mit einem auf dem Grund liegenden Netz fangen.⁶⁴

Resümee: Der Rhein als Lebensraum

Basel als Flussstadt mit seiner jahrhundertlang praktizierten Fischerei zeigt, wie Flüsse die Mikroperspektive einer Stadtgeschichte in einen grösseren und nicht nur menschlich besetzten Sozialraum stellen. Flüsse verbinden, wo Grenzen

trennen. Sie sind Landschaftsgestalter und prägen die Lebensbedingungen derjenigen, die im Wasser leben oder an einem konkreten Uferabschnitt ansässig sind. Am augenfälligsten ist dies bis heute bei Hochwasserständen, deren zerstörerische Wirkung in vorindustriellen Zeiten aber ungleich grösser war. Wasserbaumassnahmen sind deshalb sehr viel älter als die radikale Flusskorrektur des Rheins, die im 19. Jahrhundert in Angriff genommen wurde. Immer hatten an einem Ort ausgeführte Massnahmen Auswirkungen auf die flussabwärts liegenden Dörfer und Städte⁶⁵ und schufen die Notwendigkeit, über teils weite Distanzen hinweg Absprachen zu treffen. Wer oben an einem Fluss sitzt, kann den Schiffsverkehr zu seinen Gunsten regeln. Beim Lachs ist es genau umgekehrt. Hier hatten die flussabwärts von Basel lebenden Fischer deutlich bessere Chancen, die aus der Nordsee aufsteigenden Lachse abzufangen. Als hingegen im Zuge der Industrialisierung wegen der Zerstörung der Laichplätze keine Jungfische mehr ins Meer gelangen konnten, betraf dies bald alle Anrainer.

Die Wanderbewegungen der Lachse und anderer im Rhein lebender Tiere haben deshalb Spuren in der Stadtgeschichte Basels hinterlassen. Sie lehren uns, dass es in Städten sehr unterschiedliche tierische Lebensräume gab und gibt. Lachse waren Durchreisende, die sich den örtlichen Bedingungen stellen mussten und hier nur für kurze Zeit verweilten. Das Angebot auf dem Basler Fischmarkt war deshalb nicht zu allen Jahreszeiten gleich und im Alltag von stark schwankender Qualität. Jedenfalls sind Basler Fischer am Lachs nie reich geworden, die Zunft der Fischer gehörte zu den ärmsten Zünften der Stadt. Lange bevor das allgemeine Fischsterben infolge der Industrialisierung mit ihren Flusskorrekturen, Fabrikansiedlungen, verschmutzten Gewässern und Kraftwerksbauten den Untergang der Berufsfischerei besiegelte – in Basel in den 1950er-Jahren –, gab es Engpässe auf dem Basler Fischmarkt.

Im Jahr 1798, dem Endpunkt dieser Erzählung, wurden kurz nach der Ausrufung der Helvetischen Republik alle Fischereirechte zunächst zu Feudalrechten erklärt und kurze Zeit später vollständig abgeschafft. Jeder durfte nun jederzeit und überall fischen. Schnell konnte – wie auch in der Jagd- und Forstwirtschaft – beobachtet werden, dass die politische Liberalisierung für eine verheerende Überfischung sorgte, weil keinerlei Rücksicht auf die Laichplätze genommen wurde. Schon 1804 war deshalb Schluss mit der Freizügigkeit in Sachen Fischerei, und die Stadt Basel kehrte zurück zum alten System.

Der kentaurische Pakt am Rheinknie: Das Pferd als Arbeitstier in der Stadt

Juri Auderset, Hans-Ulrich Schiedt

Arbeitstiere prägten und vermittelten im 19. und im frühen 20. Jahrhundert auf vielfältige Weise den städtischen Raum. Wer vor dem Eisenbahnzeitalter nach Basel reiste und sich in der Stadt bewegte, tat dies entweder zu Fuss oder kam über das im ausgehenden 18. und frühen 19. Jahrhundert erbaute und erweiterte Netz von Chausseen, auf denen Zugtiere das Tempo vorgaben.⁶⁶ Auf jene Personen und Güter, die nach 1844 mit der Eisenbahn in die Stadt einfuhren respektive in diese transportiert wurden, warteten am Bahnhof die Pferde. Deren Fluchtdinstinkt war dermassen unter menschliche Kontrolle gebracht worden, dass sie nicht einmal vor dem von Jacob Burckhardt verabscheuten «ewigen Pfeiffen und Heulen» der Dampflokomotiven und vor deren Bremsgeräuschen scheuten.⁶⁷ Pferde und weitere Arbeitstiere waren inhärenter und aktiver Bestandteil des städtischen Alltags.⁶⁸ Sie bildeten mit den Stadtbewohner:innen jenen bis weit ins 20. Jahrhundert bestehenden «kentaurischen Pakt», den der Kulturhistoriker Ulrich Raulff als vielfach übersehenen, historisch aber sehr bedeutsamen Wirkungszusammenhang zwischen dem «Fluchttier» Pferd und dem «Beutetier Mensch» in Erinnerung ruft.⁶⁹ Diese Verbindung bestand wohl, seit es die Stadt gab, sie erhielt aber im Zusammenhang mit den verschiedenen Urbanisierungsphasen seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert eine neue quantitative und qualitative Intensität.

Die Verkehrs- und Transportrevolution und das Maschinenzeitalter prägten auch in Basel die Wahrnehmung der Einwohner:innen. Im kollektiven gesellschaftlichen Erwartungshorizont wurde die Überwindung des Raums zu einem technologisch-industriellen Projekt, Verkehrsplanung und Logistik der städtischen Versorgung zur Aufgabe von Ingenieuren und Architekten. Es waren die Eisenbahnen, die elektrifizierten Strassenbahnen und die Automobile, welche die Fantasien der Menschen bewegten – und doch blieben diese in ihrem Alltag noch lange auf die Arbeitstiere angewiesen [77]. Das städtische Bürgertum erklärte das Haustier zum Heimtier, während draussen das «Proletariat der Nutztiere», Pferde, Zughunde, Zugochsen und Zugkühe, wieherte, bellte und muhte.⁷⁰ Sie wurden gebraucht für die lokalen und regionalen Transporte und für die Versorgung der Stadt mit Lebensmitteln und Waren. Ihre Dienste und Energie waren aber auch für den Personentransport der im ausgehenden 19. Jahrhundert mächtig wachsenden Bevölkerung

unabdingbar, für die grossen Transportaufkommen und für die längeren Distanzen, die mit der Stadterweiterung den Rahmen der bisherigen Fussläufigkeit zunehmend sprengten.

In Basel waren es vor allem die Pferde, die jene Lasten und Personen transportierten, welche von den Eisenbahnen und später von der Dampfschiffahrt an den damaligen Stadträndern und seit den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts in den Rheinhäfen viel massenhafter angeliefert wurden, als dies je zuvor der Fall gewesen war. In der Tat war Basel bis mindestens zum Ersten Weltkrieg eine eigentliche Pferdestadt. Sie wies noch lange Zeit zusammen mit anderen Städten der Schweiz die grösste Dichte an Pferden auf. Der Höchststand der in der Stadt Basel gehaltenen Pferde wurde 1906 mit 2143 Tieren erreicht. Von 1866 bis 1906, in jener Zeitspanne also, in der Basel nach allen Seiten mit Eisenbahnen verbunden wurde, hatte sich der Pferdebestand verdoppelt, auf einen Quadratkilometer kamen 92 Pferde. Zwischen 1906 und 1931 sank ihre Anzahl dann auf ein Drittel des Höchststandes von 1906; allerdings lag die Stadt damit pro Quadratkilometer immer noch weit über dem schweizerischen Durchschnitt.⁷¹

Daran zeigt sich eine für die Zeit charakteristische Überlagerung und eine noch nie dagewesene Vielfalt von interdependenten Funktionszusammenhängen zwischen den weiterhin genutzten tierlichen und den neuen fossilen und elektrischen Bewegungsenergieressourcen. Gerade in ihrer Gleichzeitigkeit prägten sie die Erfahrung von urbaner Räumlichkeit und Raumüberwindung in Basel. Die Durchsetzung der neuen motorisierten Antriebe beruhte in mehrfacher Hinsicht auf der Mitwirkung von Zugtieren und machte diese keineswegs schlagartig obsolet.⁷² Neben den bisherigen schweren und leichten Fuhrwerken prägten die Arbeitstiere auch neue Formen der städtischen Güter- und Personenmobilität: die 1853 eingeführten, von Pferden gezogenen Droschken, die im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts aufkommenden Pferdeomnibusse und die Dienste der innerstädtischen Ver- und Entsorgung. Der von Pferden gezogene, reich ausdifferenzierte städtische Fuhrpark umfasste von den Kippkarren der vielen Baustellen der Stadterweiterung, den Kutschen und Fiakern bis zu den Feuerwehr-, Gefangenen-, Kehricht-, Latrinen-, Strassenreinigungs- sowie den Desinfektions-, Kranken- oder Leichenwagen Fahrzeuge für unterschiedlichste Zwecke.⁷³ Das waren keine Nebensächlichkeiten, sondern mindestens bis zum Ersten Weltkrieg grundlegende Elemente der städtischen Moderne.

Über die Arbeitstiere reichte die Landwirtschaft weit in Industrie, Gewerbe und Distribution hinein. Die Stadt Basel und die umgebende Landschaft waren in vielfältiger Weise miteinander verbunden. Auch die Stadt selbst lässt sich als



77 Marktplatz mit Kutsche, Pferdeomnibus, Handkarren mit Waren und Marktständen, undatiert. —

Auf dem Marktplatz, Ort des Handels und des Verkehrs, zeigt sich Ende des 19. Jahrhunderts die zahlreiche und selbstverständliche Präsenz der Arbeitstiere in der Stadt.

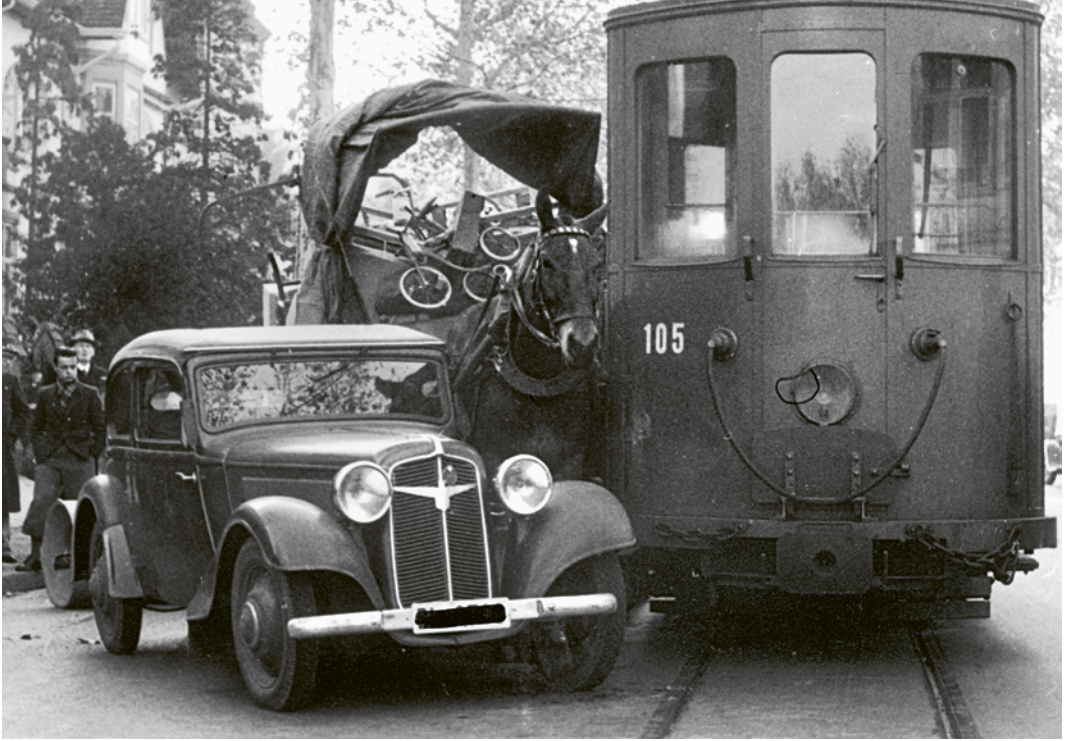
eigentliche Arbeitstiertopografie und als von Arbeitstieren geprägte Geruchs- und Geräuschlandschaft imaginieren. Wohl gingen wichtige Impulse der Stadtentwicklung von der Industrialisierung und von den Eisenbahnen aus. Der im 19. Jahrhundert erweiterte städtische Raum wurde jedoch ebenso um die Zugtiere und ihre Bedürfnisse herum gebaut. Eine auf Arbeitstiere zurückgreifende städtische Ökonomie erforderte bedeutende Flächen von Land zur Produktion des Futters, Ställe und Remisen, Standplätze für Droschken und Pferdeomnibusse sowie Brunnen zum Tränken der Tiere. Alle 22 im Basler Fuhrhalter-Verband zusammengeschlossenen Transportunternehmen hatten ihre Betriebe knapp ausserhalb der bis in die 1860er-Jahre ummauerten alten Stadt. Die Fuhrhaltereien befanden sich auf jenen stadtnahen Arealen, auf denen bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts die neuen Quartiere entstanden – am zahlreichsten in Gundeldingen südlich des Centralbahnhofs und im Gebiet zwischen dem Spalenring und Neu-Allschwil.⁷⁴

Die rund 2100 Pferde mussten mindestens einmal pro Monat beschlagen werden. Das ergab 100 800 jährlich zu beschlagende Hufe und damit Arbeit für

zahlreiche Schmiede. Die Allgegenwart der Tiere machte aber nicht nur den Hufschmied, sondern auch die Fuhrhalterin und den Fuhrhalter, den Fuhrmann, den Kutscher, den Droschkier, die Bäuerin und den Bauern, den Pferdehändler, den Stallmeister, den Postkutscher, den Stalljungen und den Tierarzt zu alltäglichen Figuren des städtischen Lebens. Ihre soziale Position hing nicht zuletzt von den Tieren und der Nutzung deren Bewegungskraft für die städtische Ökonomie und Gesellschaft ab. Hinzu kamen die Sattlereien und Wagnereien, von denen einige weit über Basel hinaus Bekanntheit erlangten und von der besonderen städtischen Pferdekultur zeugen.⁷⁵

Dass Pferde die städtische Wirtschaft und Gesellschaft prägten, brachte aber kein romantisches Idyll hervor, sondern eine harte Arbeitsrealität, auf der die bürgerliche Stadt beruhte. Dazu gehörte, dass die «grösste Sorge der Tramverwaltungen» in der «Pflege ihrer Tiere» lag, sie aber gleichwohl «grössere oder kleinere Verluste [...] auf ihren Pferdeconto's» zu beklagen hatten. Dafür seien weder die den Pferden zugemuteten Lasten noch die von ihnen erwartete Geschwindigkeit verantwortlich, meinte Moritz Buri, der langjährige Oberingenieur der Schweizerischen Centralbahn, in seinem vom Regierungsrat in Auftrag gegebenen Gutachten zum Bau und Betrieb von «Pferdebahnen». Vielmehr sei es «einzig das immerwährende Anhalten und Wiederanfahren, also das stete Wechseln des Tempo's» sowie die damit verbundene «vielfach gesteigerte Kraftanstrengung», welche die Pferde in der Stadt ruiniere.⁷⁶ Es war der Rhythmus der Stadt, der die Kräfte und die Gesundheit der Pferde auszehrte. Dass die Balance, «die Pferdekkräfte vollständig auszunutzen ohne umgekehrt durch Überanstrengung vorzeitig dieselben zu entwerthen»,⁷⁷ wohl nicht immer getroffen wurde, legen nicht zuletzt die beim Basler Tierschutzverein eingegangenen Klagen über geschundene und überanstrengte Pferde nahe.⁷⁸

Im frühen 20. Jahrhundert geriet die Nutzung von Arbeitstieren immer stärker unter den Druck der nun billiger und leistungsfähiger einsetzbaren Motorfahrzeuge, namentlich der LKWs, der sogenannten Motordroschken und der elektrifizierten Trams [78]. Parallel dazu kamen die Tiere zunehmend in den Ruf, die Städte hygienisch, sanitär und moralisch zu belasten. Die Regulierung der Arbeitstierhaltung nahm in jenem Masse zu, wie die städtischen Behörden die empfindlicher werdenden Blicke der Bürger:innen zu schützen versuchten und die Forderungen der Tierschutzkreise aufnahmen. «Die gestellten Pferde sollen gesund, vollkräftig und mit dem Verkehr vertraut sein», bestimmte die Stadtverwaltung in den frühen 1930er-Jahren in den Verträgen mit den Fuhrhalter:innen. «Abgetriebene, unterernährte Pferde, die nicht ziehen können, die beissen, schla-



78 Polizeifoto eines Verkehrsunfalls in Basel, 1949. — Die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen: Das Polizeifoto zeigt eine Karambolage der verschiedenen Fortbewegungsmittel.

gen, durchbrennen, infolge von Wunden Anstoss erregen, die lahm gehen oder sonst mit Fehlern behaftet, durch welche Führer und Publikum gefährdet sind, die die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, werden zurückgewiesen.»⁷⁹

Im zitierten Vertragsartikel hat auch eine andere für die Geschichte des urbanen Raums wichtige Figur ihren Auftritt: das Publikum.⁸⁰ Bis ins beginnende 20. Jahrhundert waren die Menschen im städtischen Strassenraum mit relativ wenigen Mobilitätseinschränkungen konfrontiert; sie waren Fussgänger:innen zwischen den Arbeitstieren, selbst Lasten ziehend oder tragend, flanierend oder hetzend und bis dahin im Strassenraum mehr oder weniger frei in ihrer Fortbewegung.⁸¹ Nun aber wurden sie durch eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen und in einem friktionsreichen Prozess der Gewöhnung, Verdrängung und Unterordnung sowie der baulichen und verkehrsorganisatorischen Raumsegregation an den Rand der Strassen verwiesen – um von dort aus als Publikum dem Theater der Motorisierung des Strassenverkehrs und dem allmählichen Verschwinden der Arbeitstiere zuzusehen.

Land wird Stadt:

Stadterweiterung, Bodenspekulation und Bodenbesitz, 1860–1912

Robert Labhardt

Antriebskräfte der Basler Stadterweiterung

Eine Stadt ist nie fertig. Sie wird beständig umgebaut, verdichtet, erweitert. Was aber im 19. Jahrhundert in den meisten europäischen Städten neu stattfand, war eine aussergewöhnliche Ausdehnung der besiedelten Stadtfläche auf Kosten von bisher landwirtschaftlich genutztem Terrain und oft auch in Form der Eingemeindung benachbarter Siedlungen. Sie war begleitet von der Beseitigung der mittelalterlichen Festungsmauern.

Basels Stadterweiterung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war wie anderswo dem Aufschwung der Industrie und der Anbindung der Stadt an die Eisenbahn und ihre Bahnhöfe geschuldet. Hinzu kam die seit Anfang des Jahrhunderts anhaltende Bevölkerungszunahme dank der ununterbrochenen Zuwanderung ländlicher Arbeitskräfte und dem bedeutenden städtischen Geburtenüberschuss. Die Folge war eine bauliche Verdichtung und Proletarisierung ganzer Wohnviertel, in denen zuziehende Arbeitskräfte, weibliche und männliche, mit und ohne Familien, eine meist prekäre Unterkunft fanden. In Wechselwirkung dazu begannen immer mehr junge Familien des begüterten Mittelstandes – auch von auswärts zuziehende –, eine komfortablere Wohngelegenheit ausserhalb des alten Mauerrings zu suchen und entlang der bedeutungslos gewordenen Festungsgräben und ihres frei gehaltenen Vorgeländes «anzubauen».⁸²

Die Behörden gerieten ob dieser wachsenden Baufreudigkeit «vor den Thoren» in ein Dilemma: Sie wollten, wie sie bereits 1853 monierten, einerseits die Baufreiheit der Bürger möglichst wenig einschränken, aber andererseits auch vermeiden, dass «die Ausdehnung der Stadt in völlig chaotischer sowohl den Verkehr beeinträchtigenden als das Auge beleidigenden Weise» vor sich ging.⁸³ Noch stand die Stadtmauer und teilte die Meinungen, der Unausweichlichkeit ausgreifender Planung standen konservative Sicherheitsbedenken im Wege. Nur zögerlich und über Zwischenstufen rang sich das politische Basel zur Öffnung der Stadt und zu gesetzgeberischem Handeln im bisher der Landwirtschaft überlassenen äusseren Stadtbann durch.

Ende August 1859, gedrängt von der endgültigen Positionierung des Centralbahnhofs ausserhalb der Elisabethenschanze, erliessen Kleiner und Grosser Rat das Gesetz über die Erweiterung der Stadt, kombiniert mit einem Gesetz über die Anlage und Korrektur von Strassen.⁸⁴ Beides sollte das städtische Wachstum zugleich stimulieren und regeln: Die hinfälligen Stadtmauern wurden abgebaut, die Gräben aufgefüllt und durch einen grünen Promenadengürtel ersetzt. Man wollte den Erweiterungsraum in Gross- und Kleinbasel anfangs noch begrenzt wissen durch die Bahnlinien mit begleitenden Ringwegen. Auf diese Weise werde, meinte der Kleine Rat, der bisherige Stadtraum mehr als verdoppelt, was «auch bei stetsfort sich mehrender Bevölkerung auf eine Reihe von Jahrzehnten» genüge.⁸⁵ Aber der Gesetzgeber irrte. Denn nun winkte gerade jenseits der Gleise günstiges Bauland, und Bauunternehmer wie Financiers holten Baubewilligungen ein mit dem Versprechen, Arbeitersiedlungen zu errichten. In den Bachletten, im (späteren) Gotthelfquartier, im Klybeck, entlang der Grenzacherstrasse und – unter besonderen Vorzeichen – im Gundeldingerfeld legten sie auf diese Weise den Keim neuer Aussenquartiere. Während sich in der alten Innenstadt die Wohnverhältnisse durch Verdichtung und Überfüllung immer mehr verschlechterten, verhies den Bauareale in der erweiterten Stadt Wohnen mit «Licht und Luft».

Das Hauptinstrument, mit dem der Staat die Erweiterung der Stadt zu steuern versuchte, war das zugehörige Strassengesetz als Grundlage der Strassenplanung.⁸⁶ Es bildete den staatlichen Widerpart zur wildwüchsigen Bauspekulation, indem es Bauparzellen in ein rationelles Strassennetz einfügte und den Spekulanten zugleich Planungssicherheit vermittelte. Die Regierung war zu einer kontinuierlichen Errichtung eines Strassennetzes ermächtigt, das öffentliche Verkehrsinteressen, aber auch ästhetische und infrastrukturelle Bedürfnisse (Wasserversorgung, Kanalisation, Beleuchtung) berücksichtigte. Dazu gehörte vor allem die Festsetzung der Bau- und Strassenlinien. Landbesitzer hatten in der Regel für Strassen benötigtes Terrain als Allmend entschädigungslos abzutreten. Wenn die Strassenführung durch Privatbesitz beeinträchtigt wurde, waren Enteignungen möglich. Wenn Private ihre Grundstücke von sich aus mit privaten Strassen, sogenannten «Spekulationsstrassen», unterteilen wollten, hatten sie diese, falls möglich samt Kanalisation, auf eigene Kosten zu errichten und so lange zu unterhalten, bis zwei Drittel durch anstossende Bauten beansprucht wurden. Dann übernahm der Staat den Unterhalt. Diese Regelung berücksichtigte, dass öffentliche Strassen den Wert anliegender Grundstücke steigerten und private Strassen eine intensivere Bebauung von Bauparzellen erlaubten. Es war insgesamt eine raffinierte Lösung, welche die Stadterweiterung der privaten Initiative

überantwortete, die private Bautätigkeit aber zugleich durch finanzielle Verantwortung disziplinierte.

Die frühe Stadterweiterung vollzog sich hauptsächlich im Wechselspiel von privater Spekulation und staatlicher Strassenplanung, in welchem der liberale Staat eine Ausbalancierung von privater Baufreiheit und öffentlichen Interessen suchte. Die Boden- und Bauspekulation war aber die entscheidende Antriebskraft beim Zugriff auf den ländlichen Raum, der sich für Investitionen in die Verstädterung anbot.

Spekulationsprojekt Gundeldingen

Der Begriff der Spekulation bezeichnet zunächst einfach ein wirtschaftliches Handeln, das vorausblickt und gewisse Entwicklungen erwartet, die Gewinn versprechen. Die einen würdigen dies als volkswirtschaftlich nützliche «innovationsfördernde Risikoübernahme», die andern geisseln es als Geldverdienen «ohne Arbeit».⁸⁷ Im Zentrum der Auseinandersetzungen steht bis heute die Boden- und Bauspekulation. Sie kann als eine zukunftsgerichtete Raumhandlung verstanden werden, die Boden als Bauland erschliesst und einem erhofften Nutzen und Gewinn entgegenführt.

Das Gundeldingerquartier ist als seinerzeit schweizweit grösstes Spekulationsprojekt entstanden [79]. Wir fragen nach den Akteuren, Methoden, Konflikten und Risiken bei der Entstehung dieses neuen Stadtraums.

Im September 1872 erhielt das Pflegeamt des Basler Bürgerspitals die Anfrage, zu welchem Preis das gesamte dem Spital gehörende Gundeldingerfeld zwischen Margarethen- und Reinacherstrasse, Bruderholz und Bahnhof zu haben sei. Kaufinteressentin war die frisch gegründete «Süddeutsche Immobiliengesellschaft» (SDIG) aus Mainz. Sie war eine der zahlreichen deutschen Terraingesellschaften, die im Gefolge des Deutsch-Französischen Kriegs (1870/71) Stadterweiterungen zu ihrem Geschäft machten. Der deutsche Sieg, die nationale Einigung und die französischen Reparationszahlungen begründeten eine Hochkonjunktur, die das deutsche «Gründungsieber» und die Zuwanderung in die städtischen Industriezentren befeuerte. Rasch finanzierte die SDIG in den folgenden Jahren Projekte in deutschen Städten, aber auch in Brüssel und Strassburg. Überall ging es darum, sich den Kommunen als finanzstarke Kapitalgesellschaft anzubieten, umliegendes Agrarland, das als Kapital brachlag, grossflächig zu erwerben, mit Parzellierung, Strassen und Infrastruktur als Bauland zu erschliessen und dann wieder zu verkaufen. Im Übergang vom Bauern- zum Bauland wurde Boden zum handelbaren



79 Gundeldingerquartier, Blick vom Dach des Meret-Oppenheim-Hochhauses Richtung Bruderholz mit dem Margarethengut als Naherholungsgebiet, 2021. —

Das Gundeldingerquartier mit intensiv genutzten Bauparzellen ist typisch für die auf dem Reissbrett geplanten Vorstädte des späten 19. Jahrhunderts.

Spekulationsobjekt. An einer Generalversammlung der SDIG 1873 sprach der Vorsitzende des Aufsichtsrates dazu Klartext: «Jede wirtschaftliche Tätigkeit muss eine speculative sein und es ist besser, die Sache beim wahren Namen zu nennen, als das in erster Reihe stehende Ziel, den Gewinn, hinter bombastischen Phrasen und Zwecken zu verstecken.»⁸⁸

Das Angebot der SDIG beruhte auf einer Initiative aus Basler Finanzkreisen. Anfang 1872 hatten sieben Privatbankiers sich zum Basler Bankverein zusammengeschlossen. Gründungspräsident war der Grossrat und Jurist Karl Rudolf Stehlin. Dessen Bruder Johann Jakob Stehlin-Burckhardt, einflussreicher Architekt und Mitglied des Baukollegiums, hatte einen Quartiersplan angefertigt, mit dem Bankier Samuel Dreyfus im August 1872 in der Frankfurter Bankenwelt, zu der er über seinen

Bruder gute Beziehungen pflegte, Investoren zu finden hoffte.⁸⁹ Mit Erfolg. Es zeichnete sich ein Konsortium aus deutschen und Basler Investoren unter der Schirmherrschaft der SDIG ab, bereit für ein Jahrhundertgeschäft in der Stadterweiterung.

Dem Bürgerspital – Basels grösstem Grundbesitzer mit 242 Hektaren Land allein im Stadtbann – war das Kaufangebot hoch willkommen.⁹⁰ 101 Hektaren davon umfasste die Gundeldinger Ebene, bewirtschaftet von zwei Höfen, die dem Spital zwar Pachtzinsen einbrachten, aber immer weniger die steigenden Betriebskosten des Spitals begleichen halfen. Denn seit seinem Umzug in den Markgräflerhof (1842) entwickelte sich das Bürgerspital vom Armenspital zu einer modernen Gesundheitsinstitution, die allen offenstand und mit dem «Klinikenvertrag» von 1865 zum medizinischen Unterrichtszentrum der Universität wurde. Um-, An- und Neubauten verursachten dabei jährliche Defizite, die weder durch die Einführung von Kostgeldern noch durch Spenden oder durch vereinzelte Landverkäufe gedeckt werden konnten. Das Angebot aus Mainz musste deshalb wie eine Erlösung aus jahrelanger finanzieller Unterversorgung erscheinen.

Jahrhundertgeschäft für deutsch-baslerisches Konsortium

Man einigte sich rasch auf eine Handänderung von insgesamt 134 Jucharten in zwei Tranchen zum Preis von 45 Centimes pro Quadratfuss. Zudem erwarb die SDIG am Fuss des Bruderholzes fünf private Grundstücke im Umfang von 66 Jucharten (knapp 24 ha). Sie gehörten zum Teil Basler Mitgliedern des SDIG-Netzwerks. Bis Ende 1873 waren alle Käufe abgeschlossen. Die SDIG hatte zusammen mit ihren Basler Teilhabern ein Terrain von rund 200 Jucharten oder 72 Hektaren in Besitz, «also grade halb so viel als ganz Gross-Basel innerhalb der ehemaligen Thore und Stadtmauern».⁹¹

Dass eine ausländische Gesellschaft Basler Terrain erwerben durfte, war als privatwirtschaftlicher Handel im liberalen Staat problemlos erlaubt. Dass sie das Land aber auch geschäftlich nutzen konnte, bedurfte einer behördlichen Genehmigung. Es brauchte einen Eintrag ins Rationenbuch (Handelsregister), eine Übermittlung der Statuten und Jahresberichte an die Regierung sowie eine Geschäftsniederlassung und den Gerichtsstand in Basel. Karl Stehlin vermittelte das Geschäft. Er bestätigte die solide Finanzkraft der Immobiliengesellschaft. «Auch die Persönlichkeiten der hiesigen Vertreter, der Herren Stehlin-Burckhardt, Zahn [Vizedirektor des Bankvereins] und Samuel Dreyfus dürften jede wünschbare Garantie bieten», urteilte das Handelskollegium in seinem Gutachten.⁹² So entstand formell ein deutsch-baslerisches Konsortium für das Gundeldinger Terraingeschäft. Der leitende Ausschuss bestand aus den genannten drei Basler Vertretern und den beiden Mainzer SDIG-Direktoren Philipp Brand(t) und Karl Racké. Das

Kapital des Konsortiums stammte zu über siebzig Prozent von deutschen Teilhabern, hauptsächlich von der SDIG und dem Frankfurter Bankverein, den Basler Anteil bestritt vor allem die Bank Dreyfus & Söhne.

Der Kleine Rat empfahl in seinem Ratschlag zum «Gundolding-Quartier» dem Grossen Rat das Projekt und bekannte sich erstmals zur offenen Stadt. Die im Gesetz von 1859 noch vorgesehene konzentrische Ausdehnung des Stadtraums bis an die von den Bahnlinien und Ringwegen gezogene Grenze erschien überholt. Nicht nur sei diese von Spekulanten längst mehrfach durchbrochen worden, die Begrenzung widerspreche auch «der Freiheit des Bürgers, mit seinem Eigentum nach freiem Ermessen zu schalten, sobald er das Gemeinwesen dabei nicht unmittelbar in Mitleidenschaft zieht». Überdies sei «die Beschaffung möglichst vieler billiger Wohnungen für eigentliche Arbeiter und für das Publikum überhaupt zur zwingenden Notwendigkeit geworden».⁹³

Das war eine sehr wohlwollende Propaganda zugunsten der Investoren. Die Forderung nach staatlichem Wohnungsbau, wie sie der sozialdemokratische Arbeiterverein 1872 anlässlich einer Protestversammlung von 1500 Personen auf der Schützenmatte erhob, fand beim regierenden liberalen Bürgertum keine Akzeptanz.⁹⁴ Der Kanton betrachtete das SDIG-Projekt vielmehr als Entlastung von der Planung neuen Wohn- und Gewerberaums und holte sich darüber hinaus weitere Vorteile heraus: Die SDIG hatte auf ihrem Terrain die Kosten für alle Strassenbauten und die gesamte Kanalisation zu übernehmen. Überdies waren Strassenflächen im Gesamtumfang von circa 3,6 Hektaren an die Allmend und ein Areal von 7,2 Hektaren für öffentliche Bauten an den Staat abzutreten. Die Veräusserung des Gundoldingerterrains sollte innert zehn Jahren erfolgen. Die SDIG willigte ein, weil sie keine Zeit mehr verlieren und mit Verkäufen beginnen wollte.

Handlungsspielräume der Spekulation

Das SDIG-Konsortium erwartete aufgrund der attraktiven Lage des Baugeländes in «gesunder Lage» und in Bahnhofsnähe rasche, gute Verkäufe und ein anhaltendes Bauinteresse. Ihm schwebte ein Quartier für den gehobenen Mittelstand vor. Das Konzept verband damit spekulatives Eigeninteresse mit Kundenorientierung. Der Quartiersplan bot durch seine geometrische Strassenführung eine optimale Raumausnutzung mit regelmässigen, grosszügigen Bauparzellen. Das war ein Schritt in Richtung moderne Stadtplanung, in der sich effiziente Verkehrsführung, gewinnträchtige Wohnverdichtung und gehobene Wohnqualität verbinden [80]: «Einerseits und in erster Linie waren die Strassen in einer Weise zu kombinieren,



80 Plan des Gundeldingerquartiers, 1880. — Der im Auftrag der «Süddeutschen Immobiliengesellschaft» erstellte Plan zeigt das geometrische Strassennetz und die Entwicklung der Parzellenverkäufe. Er macht auch deutlich, wie wenig Parzellen (grün eingefärbt) in den ersten sieben Jahren verkauft wurden; im gleichen Jahr brachen die Geschäfte noch weiter ein.

welche eine zweckmässige Parzellierung ermöglicht und dennoch die Strassen hinsichtlich Anzahl und Ausdehnung auf das Nothwendigste beschränkt; anderseits musste auf die verschiedenen Gattungen der Ansiedler gebührende Rücksicht genommen werden und daher sowohl gewöhnliche Verkehrsstrassen als auch Strassen mit Vorgärten, sowie Avenuen und Plätze vorgesehen werden.»⁹⁵

Hinzu kam die Strategie, das neue Quartier mit baulichen Schwerpunkten attraktiv zu machen und damit zugleich Infrastrukturkosten zu bündeln. Einen ersten Akzent bildete der Wohn- und Geschäftssitz des damals bekannten Architekten Rudolf Aichner-Burckhardt samt einigen Häusern am Westrand des Quartiers, wo die Innenstadt am schnellsten zugänglich war [81]. In einem zweiten Schwerpunkt fand man sich mit dem Mülhauser Spekulanten und Weinhändler

Jacques Z'berg zusammen, um in der Terrainmitte in direkter Nähe zum Bahnhof «für gemeinschaftliche Rechnung Wohnhäuser für die bessere Mittelklasse» zu bauen. Die beiden Bauakzente dienten gewissermassen als Werbemuster, um «Kaufliebhaber» anzuziehen.

Doch der Optimismus des Beginns wurde schon im zweiten Jahr gedämpft. Zunächst drosselten die Banken- und Börsenkrisen von Wien, New York und Berlin im berühmten «Gründerkrach» von 1873 die Wirtschaft. Auch in Basel lahmte über Jahre die Konjunktur. Zudem zeigte die Lage Gundeldingens ihre ungünstigen Seiten. Die Centralbahn behinderte dessen Anbindung an die Stadt, die ebenerdig über die Geleise führenden Niveauübergänge gefährdeten Verkehr und Passanten. Zudem zwang die Anlage des Rangierbahnhofs auf dem «Wolf» zu Gebietsabtretungen im östlichen Teil des Terrains und legte dessen Besiedlung vorläufig auf Eis. Und schliesslich schlitterte Basel gegen Ende des Jahrzehnts in eine heftige Baukrise.⁹⁶ Das SDIG-Konsortium erwies sich in diesem Umfeld dank der Finanzkraft seiner Muttergesellschaft und seiner Kompetenzen vor Ort als robust. Im Vergleich zum Ausland blieb der Wert der Liegenschaften stabil, ebenso die Bodenpreise, die in den ersten Jahren durchschnittlich etwa 11 Franken betrugen (1872–1877) und erst in den 1890er-Jahren allmählich 15 Franken überstiegen.

Die SDIG begann ihr Angebot zu diversifizieren. 1878 baute sie die Jurastrasse und bestückte sie auf kleineren Parzellen zusammen mit einem weiteren Mülhauser Spekulant mit «Bauten für bemittelte Arbeiter». Erste Eigentümer waren Handwerkermeister, die ihren Besitz auch vermieteten, aber meist nur wenige Jahre halten konnten, um dann in Konkurs zu geraten oder ihr Haus wieder abzustossen. Unter den frühen Bewohner:innen der Jurastrasse befanden sich Bahn- und Postangestellte, Handwerkergehilfen, Büro-, Magazin- und Fabrikarbeiter, Schneiderinnen, Tagelöhner, eine Näherin und ein Knecht.⁹⁷ Schuldenwirtschaft gehört zur Spekulation. Die SDIG erleichterte Landkäufe, indem sie Hypotheken aufs Land und Baukredite gewährte. Geriet jemand in Konkurs, wurde seine Liegenschaft an der Gant günstig zurückgekauft und möglichst rasch wieder profitabel entäussert.⁹⁸

Aber trotz rationeller Bewirtschaftung, attraktiver Schwerpunkte und sozial diversifizierter Wohnangebote beklagten die Jahresberichte den schleppenden Gang der Verkäufe. Ab 1880 gingen die Einnahmen massiv zurück, 1884 wurde kein einziger Quadratmeter verkauft, und am Ende der ersten Zehnjahresfrist, von der sich die SDIG den vollständigen Verkauf des Terrains erhofft hatte, waren noch sechzig Prozent unveräussert.⁹⁹ Das Konsortium wählte daher ein neues Geschäftsmodell und verwandelte sich 1886 in die breiter abgestützte «Gundoldinger



81 Blick auf St. Margarethen, Obstgärten und Wiesen vor dem Verkauf an die «Süddeutsche Immobilien-gesellschaft». Foto: Foto Wolf, 1865. — Der Weg zum Margarethenhügel ist der Vorläufer der äusseren Margarethenstrasse. Im Vordergrund zweigt die

Güterstrasse ab. Hier erwirbt der Baumeister Rudolf Aichner 1874 von der «Süddeutschen Immobiliengesellschaft» eine Bauparzelle, auf der er neben anderen Häusern seine Villa als Wohn- und Geschäftssitz errichtet.

Terrain-Gesellschaft». Zwar behielten die deutschen Investoren ihren hohen Kapitalanteil, aber man hoffte, durch Splittung der bisherigen Anteilscheine in je zehn Aktien weitere Basler für das Gundeldinger Geschäft zu gewinnen.

Die Baukrise der 1880er-Jahre: Ein Stresstest für Spekulanten

1877 begann sich in Basel ein Rückgang der seit 1860 entfesselten Bautätigkeit abzuzeichnen. Bis dahin war unverdrossen investiert und spekuliert worden, hatten Banken und Private vertrauensselig Hypotheken und Kredite vergeben und die Baufreudigkeit wachgehalten.¹⁰⁰ Nun aber brachen auch die Land- und Hausverkäufe ein, und zwischen 1881 und 1885 erlebte die Stadt die heftigste Baukrise der zweiten Jahrhunderthälfte.¹⁰¹ Zahlreiche Baugeschäfte machten Konkurs. Laut Adressbuch ging ihre Zahl von 139 auf 82 zurück.¹⁰² Die von der Baupolizei erteilten Bewilligungen für neue Wohnhäuser hatten sich im vergangenen Jahrzehnt fast stetig, teilweise sprunghaft entwickelt, von 46 Häusern (1870) bis zu einem Höhe-

punkt von 223 (1877), um dann rapide abzunehmen. 1883 wurden im Kanton nur noch 17 Bauten bewilligt. Entsprechend stürzte die Zahl neuer Wohnungen von 448 im Jahr 1881 auf noch 67 im Folgejahr ab.¹⁰³

Der Regierungsrat führte die Krise auf eine «bedeutende Überproduktion an Häusern» zurück. Die grosse Bevölkerungszunahme in den 1870er-Jahren habe den Häuserbau zu einem sehr gewinnbringenden Geschäft gemacht, an dem sich auch unbemittelte und unsolide Unternehmer beteiligten. Dann aber stagnierte das Wachstum der Bevölkerung. «Der Bau kam ins Stocken, der Unternehmer geriet in Konkurs, und bei der Gant konnte der Kreditgeber die Liegenschaft mit den unvollendeten Gebäuden zu sehr niederem Preise an sich bringen, während die Lieferanten und Handwerker leer ausgingen.» Auch «Leichtsinn» und «Leichtgläubigkeit» der Bauenden seien dabei im Spiel, meinte der Regierungsrat, dazu «Betrug», wenn die Kreditgeber, häufig die Terrain-Verkäufer selber, ihre Bauvorschlüsse absichtlich zu knapp bemessen, um Bauten vollenden zu können. Dies locke viele Bauende in die Schuldenfalle. Der Regierungsrat bekannte sich ratlos, strafrechtlich lasse sich kaum etwas machen. Im Übrigen habe die «freie Gewerbstätigkeit» insgesamt den gewaltigen Wohnungszuwachs im vergangenen Jahrzehnt gut gelöst. Regierungsrat und Parlament neigten deshalb dazu, die Baukrise jenen «finanziell und moralisch geringsten Elementen unter den Bauunternehmern» in die Schuhe zu schieben, die sich fahrlässig Kredite zu verschaffen wussten.¹⁰⁴

Der glückliche Spekulant

Ein Beispiel für einen erfolgreichen Spekulanten in der Zeit der Stadterweiterung ist Gregor Staechelin-Allgeier. Er stammte aus bescheidenen Verhältnissen, zog 1870 aus dem badischen Istein nach Basel und arbeitete sich hier vom Maurergesellen zum reichen Bauunternehmer hoch. 1884 wurde er eingebürgert und 1887 rechtsfreisinniger Grossrat. Er kaufte nie Parzellen auf dem teuren Gundeldinger Terrain, baute aber innerhalb von fünfunddreissig Jahren 76 Häuser in Kleinbasel und 116 in Grossbasel. Laut seinen Erinnerungen habe er die 1880er-Krise mit nur drei anderen Bauunternehmern überstanden, während deren vierzig falliert hätten: «Alle meine Liegenschaften kamen mich nicht

so hoch zu stehen, weil ich vorteilhafte Plätze auswählte, diese nicht zu hoch bezahlte und die Neubauten zu ganz vortrefflichen Preisen mit eigenen Arbeitern selbst erstellte. Meine Häuser waren gut vermietet, und das zur Deckung der Baukosten und Kapitalzinsen erforderliche Geld konnte ich mit Leichtigkeit als Hypothekarbelastung auf die neuen Häuser aufnehmen».¹⁰⁵ Staechelin erwirtschaftete – unter anderem mit Grundstücksverkäufen an den Staat im St. Johannquartier – ein Vermögen, das ihn auch zum Kraftwerkbesitzer im Wallis (heute: Lonza-Werke) und seine Nachkommenschaft als Kunstsammler berühmt machte.

Rückzug und später Erfolg

Nach zwanzig Jahren hatten die deutschen Mehrheitsaktionäre der ›Gundoldinger Terrain-Gesellschaft‹ genug und fassten einen folgeschweren Entschluss. Sie wollten sich aus dem Gundeldinger Geschäft zurückziehen, weil sie nicht mehr daran glaubten, dass sich das Areal noch in nützlicher Frist verkaufen liesse. Die Bank Dreyfus & Söhne war bereit, zu übernehmen und eine neue Aktiengesellschaft zu gründen. An der entscheidenden Generalversammlung, die den Vertrag mit der Bank Dreyfus besiegeln sollte, erhoben einige Basler Aktionäre Einspruch gegen die Transaktion. Doch SDIG-Direktor Philipp Brand sprach ein Machtwort. Er erinnerte daran, dass «das Gundoldinger Terrain-Geschäft im Anfang gar nicht lebensfähig gewesen wäre ohne die weitgehende finanzielle Hülfe der Süddeutschen Immobilien-Gesellschaft», dass «das Geschäft in seinem weiteren Verlaufe grossen Schwankungen unterworfen» gewesen sei und «auch bei normaler Weiterentwicklung [...] noch 20 bis 25 Jahre zur gänzlichen Liquidation brauchen» würde. Daran waren die deutschen Kapitaleigner, die von einer Abwicklung des Gundeldinger Geschäfts innert zehn Jahren ausgegangen waren, nicht mehr interessiert.¹⁰⁶

So kam es um den Jahreswechsel 1893/94 zur Übergabe an die ›Neue Gundoldinger Terrain-Gesellschaft‹ unter der Geschäftsführung der Bank Dreyfus. Den Basler Aktionären wurden ihre bisherigen Anteile garantiert, und rasch zogen die Verkäufe an. Denn der Neubeginn fiel unvermutet mit einem kräftigen Konjunkturaufschwung zusammen. In nur drei Jahren gelang es der Terrain-Gesellschaft, den ganzen Rest des Gundeldinger Areals zu verkaufen: 29 Hektaren, also mehr als vierzig Prozent des ursprünglichen Terrains, für gut viereinhalb Millionen Franken. Die Deutschen hatten falsch spekuliert, die Basler Kapitaleigner strichen nun im Gundeldinger Projekt die fetten Gewinne ein. Ende 1896 hatte die neue Terraingesellschaft ihr gesamtes Areal verkauft und wurde 1901/02 liquidiert.¹⁰⁷

Der späte Erfolg erklärt sich aus dem Zusammenspiel neuer Kauflust und der Modernisierung der Stadt ab Mitte der 1890er-Jahre: Die bessere Anbindung des Quartiers an die Stadt dank der Tieferlegung der Centralbahn stand bevor, und die Erschliessung Ost-Gundeldingens mit neuen Strassen und Kanalisation sowie die Planung einer Tramlinie über die Thiersteinallee und die Güterstrasse zur Margarethenstrasse lockte Interessenten an, darunter die ›Basler Immobiliengesellschaft‹. Sie kaufte zwischen Thiersteiner- und Delsbergerallee ein Grundstück von fast dreissig Hektaren und verkaufte es gewinnbringend weiter.¹⁰⁸

Das Spekulationsgeschäft Gundeldingen brachte ein eigenständiges Stadtviertel ›jenseits der Geleise‹ hervor, einen weitestgehend privat ausgenutzten

Stadtraum, dem es an öffentlichen Begegnungsorten mangelte, nicht aber an baulicher und sozialer Vielfalt und einem eigenen, widerständigen Quartierstolz, auch im Umgang mit der Eisenbahn. Und ein Glücksfall steigerte die Qualität des Quartiers: 1897 setzte Regierungsrat Paul Speiser-Sarasin den staatlichen Kauf des auf Landschäftler Boden befindlichen Margarethenguts durch. Damit wurde ein ansehnliches Stück Grünfläche der Spekulation entzogen und als Park der Bevölkerung zugänglich gemacht.¹⁰⁹

Das Westplateau:

Entwicklungsboom und technokratische Strassenplanung

Mitte der 1890er-Jahre trat die Stadterweiterung in eine neue Phase. Basel wuchs in einem Zeitraum von nur zehn Jahren von 72 750 (1890) auf 107 670 Einwohner:innen (1900) und gewann damit den Status einer Grossstadt. Die steigende Nachfrage nach Wohnraum und die Erschliessung der Aussenquartiere durch Strassen und Tram (ab 1894) heizten auch die Spekulation an. Kerngebiet der Stadterweiterung war in den 1890er-Jahren neu das (Nord-)Westplateau auf der anderen Seite des Birsigtals. Die weite, ebene Fläche des westlichen Grossbasel schrie geradezu nach städtischer Erschliessung. Der Staat war nun auf einem höheren Niveau gefordert, unter bau- und sozialpolitischen Gesichtspunkten ordnend in die Entwicklung dieses ausgedehnten Bauerwartungslandes einzugreifen. Es handelte sich jenseits der damaligen Eisenbahnlinie um ein nur stellenweise schon dichter bebautes, von Brachen oder Wiesen, Weiden oder Äckern, auch Gärtnereien durchsetztes Gebiet, das gegen die Kantons- und Landesgrenze hin immer offener, ländlicher wurde. Investoren zögerten noch mit der Besiedelung, solange die endgültige Führung der nach aussen verlegten Elsässerbahn unklar war. Die Bodenpreise stiegen jedoch schon ab 1891 markant an.¹¹⁰ Als dann 1895 die neue Linie und Vertiefung des Bahntrassees beschlossene Sache war, bedurfte es dringend einer staatlichen Strassenplanung, um den einsetzenden Bauboom zu steuern.

Mitte 1895 legte Ingenieur Eduard Riggerbach, erster Chef der 1896 geschaffenen Stadtplankommission, den Entwurf zu einem Strassenplan über das gesamte Nordwestplateau vor.¹¹¹ Es ging darin hauptsächlich um eine Fortsetzung der spinnennetzartigen Erweiterung der Stadt mit einer «rationell» gestalteten geometrischen Strassenführung. Diese umschloss regelmässige Bauparzellen und fügte sich in eine Hauptstrassen-Struktur, welche eine Abfolge von Ringstrassen mit den radialen Ausfallstrassen Richtung Baselbiet und Elsass verknüpfte.

Im Juli 1895 lud Regierungsrat Heinrich Reese den Städteplaner Josef Stübben aus Köln zur Begutachtung von Riggenbachs Plan nach Basel ein. Stübben hatte sich mit seinem Handbuch «Der Städtebau» von 1890 internationales Renommee erworben. Er betrachtete die Stadt als Ort konkurrierender Interessen und den Plan als Programm, «nach welchem die private und öffentliche Bautätigkeit, sowie der grosse und kleine Verkehr sich einrichten sollen».¹¹² In seinem Gutachten¹¹³ lobte Stübben vor allem die «allgemeine Verkehrsdisposition der Strassenzüge». Im Detail aber mahnte er freundlich zu mehr Rücksicht auf «die Örtlichkeit, ferner die Schönheit des Strassenbildes, die Bebauung der Blöcke und die Wahl und Gestaltung der Bauplätze öffentlicher Gebäude», um dem Plan «einen mehr individualisierten und anziehenden Charakter zu verleihen». Die bestehenden Wege und Eigentümlichkeiten des Terrains sollten dabei mehr gewahrt werden. Seine Einwände zeigen eine grundsätzliche Differenz zu Riggenbachs Denkweise. Für Riggenbach musste der zweidimensionale Plan stimmen, er sollte als solcher ästhetisch befriedigen und überzeugen.

Stübbens Vorschläge entsprangen dagegen einer dreidimensional-räumlichen Vorstellung von Stadt als Lebensraum: «Ebenso wichtig wie die Anforderungen des Verkehres, der Bebauung und der Schönheit sind die Grundbedingungen der öffentlichen Gesundheit an Leib und Seele. Die Rücksicht auf diese macht es dem Entwerfer eines Stadtplanes zur Pflicht, dafür zu sorgen, dass die Stadt der Zukunft mit grünen Ruheplätzen in hinreichender Zahl und Grösse, in richtiger Lage und Anordnung versehen werde. Besonders wichtig ist diese Pflicht gegenüber den mittleren und unteren Schichten der Bevölkerung, die meist auf enge Wohnungen ohne Gärten oder sonstigen Pflanzenwuchs angewiesen sind.»¹¹⁴

Riggenbach hörte Stübbens Lob gern, überhörte aber die Kritik. Eine soziale, an den Menschen orientierte Planung war dem Ingenieur fremd. Er unterwarf alles dem zweidimensionalen Strassennetz, das Wohnen und Verkehr zu strukturieren hatte. Regierung und Grosse Rat folgten widerspruchslos seiner technischen Autorität.¹¹⁵ Insgesamt hatte der Strassenplan auf dem Westplateau etwas Ideenloses, Routiniertes angenommen. Der Ratschlag dazu meint denn auch gelangweilt: «Mit seiner Genehmigung wird das ganze Kantonsgebiet vom linken Birsigufer bis zum rechten Rheinufer erledigt sein.» Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sollte Basel West mit der Aufhebung des Kannenfeldfriedhofs (1951) und der Realisierung des St. Johannis-Parks (1992) auf dem alten Schlachthof-Areal ansehnliche, von der Stadtgärtnerei sorgfältig betreute grüne Erholungsräume erhalten. Aber Plätze, welche die Quartiere städtebaulich zentrierten und profilierten, fehlen bis heute.

Der Staat wird wohn- und bodenpolitisch aktiv

Die soziale Qualität der Stadtentwicklung wurde von anderer Seite angestossen. Ebenfalls Mitte der 1890er-Jahre geriet die «Wohnungsfrage» auf die politische Traktandenliste. Als Weckruf wirkte die von sozialdemokratischer Seite angeregte, weit herum beachtete Wohnungsenquête von Karl Bücher, die das sozial und hygienisch unhaltbare Wohnungselend in der Altstadt, aber auch die Illusion von Arbeiterhäuslein-Idyllen an der Peripherie des Stadtbanns blosslegte (1889).¹¹⁶ Eine Sanierung der verkommenen Innenstadt wurde dringlich, und die spekulationsgetriebene Bautätigkeit in den neuen Aussenquartieren rief nach staatlichen Vorgaben. Im gleichen Jahr wie der Strassenplan für das Westplateau kam endlich ein neues Hochbaugesetz zustande. Es erliess Sicherheits- und Hygienevorschriften für Neubauten und regelte das Verhältnis von Gebäudehöhe und Strassenbreite sowie zu Nachbarshäusern. Alle Wohnräume mussten nun direkt Licht von aussen erhalten und in den Aussenquartieren durfte kein Gebäude höher sein, als die zugehörige Strasse breit war. 1896 legte die Regierung «ein Programm für die Verbesserung der Wohnverhältnisse» vor, das mutige Vorschläge wie die günstige Abgabe von Boden für gemeinnützige Bauunternehmen enthielt, in der politischen Auseinandersetzung dann aber so zerzaust und blockiert wurde, dass erst 1906 ein gezähmtes Wohnungsgesetz in Kraft treten konnte.¹¹⁷

Die Stadt dehnte sich rasant aus. Mit der allgemeinen Erhöhung des Lebensstandards und der Modernisierung der Infrastruktur stieg auch die Tendenz zur Sesshaftigkeit der zuwandernden Arbeitskräfte.¹¹⁸ Man setzte nun auf vier- bis fünfstöckige Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen. Wurden 1888 noch

Die verdichtete Überbauung beflügelte die Spekulation

170 Wohnhäuser mit 480 Wohnungen gebaut, so waren es zehn Jahre später bereits 383 Bauten mit 1657 Wohnungen. Die verdichtete Überbauung der Parzellen steigerte den Bodenwert und beflügelte die Spekulation. Für 1905 stellte Kantonsstatistiker Fritz Mangold fest, dass «83,4 % der Häuser und 86,9 % der Wohnungen auf Spekulation [also «auf Vorrat» und Kredit] erstellt worden» seien.¹¹⁹ Mangold urteilte damals im Rückblick auf die 1890er-Jahre: «Die Tatsache, dass das Wohnen in Basel in den letzten 15 Jahren im allgemeinen teurer geworden ist», habe als Ursache «das Steigen der Landpreise infolge der dichteren Bevölkerung der Stadt und die Spekulation mit Grund und Boden». Denn es seien aufs Ganze gesehen nicht die Baupreise selber, die steigen würden. Trotz höherer Löhne werde dank dem technischen Fortschritt und der Anwendung unechten Materials sowie der stärkeren Konkurrenz nicht teurer gebaut als früher. Deshalb «bleibe zur

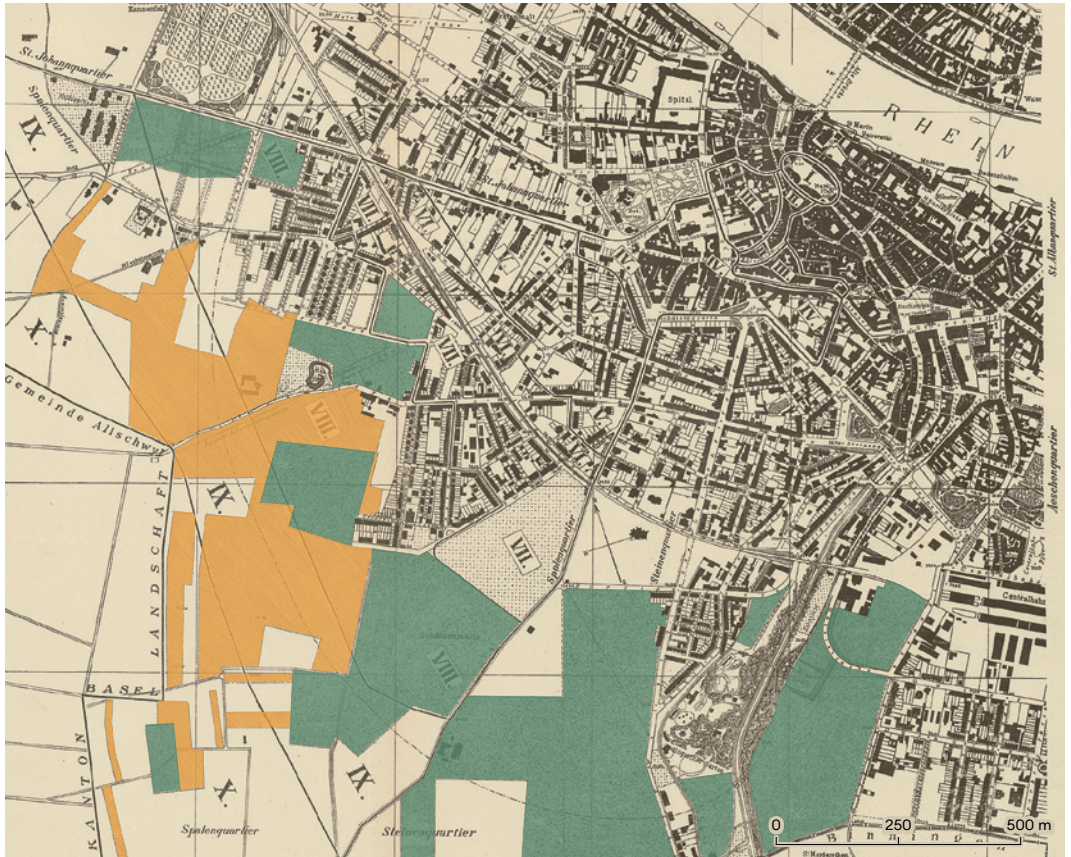
Erklärung der Steigerung der Mietpreise eben nur die Steigerung des Bodenwertes übrig. Es ist daher auch in vielen Fällen nicht der Vermieter, der von den höheren Mietpreisen etwas profitiert, sondern – der Landspekulant». ¹²⁰ Mangolds Analyse findet unter Ökonomen bis heute Zuspruch, wenn auch in gedämpfter Formulierung: «Nicht die Häuser werden immer teurer, sondern eigentlich nur das Land, auf dem sie stehen.» ¹²¹

Damit ist ein Grundsatz angesprochen, der in jüngster Zeit wieder Geltung bekommen hat: Der Kampf gegen überteuerte Mietzinsen und Spekulation muss bodenpolitisch ausgefochten werden. Eine erste Gelegenheit dazu ergriff der Regierungsrat erstmals mit dem Kauf eines grossen Bauernguts.

Der Kanton kauft das Walter-Dürst-Gut

Im Frühjahr 1894 interpellierte Heinrich Reese, damals noch Grossrat und Kantonsbaumeister, beim Regierungsrat mit der Frage, «ob es nicht im Interesse des Staates läge, sämtliches z. Z. noch im Privatbesitze befindliche unbebaute Terrain des Nordwestplateaus für den Staat anzukaufen». Dies brächte der öffentlichen Hand nicht nur Gewinn, sondern auch Planungsfreiheit und diene der «Lahmlegung der Speculation, welche sich ähnlich wie im Gundoldingquartier sofort nach Bekanntwerden principieller Entscheide in Sachen der Bahn oder des Stadtplanes auf Landankäufe im Nordwestplateau werfen wird». ¹²² Das bei Weitem grösste unbebaute Terrain auf dem Westplateau gehörte dem Ehepaar Joseph und Bertha Walter-Dürst und umfasste 40 Hektaren. Reese wusste, dass Joseph Walter-Dürst bereits mit Spekulanten über einen Verkauf seines Grundstücks in Kontakt war. ¹²³

Das Dürst'sche Gut mit seinem Hof an der Allschwilerstrasse (nahe der Einmündung der heutigen Sierenzerstrasse) dehnte sich in grossen Parzellen zwischen Neubad, Burgfelderstrasse und Kantonsgrenze aus [82]. Johann Georg Dürst-Habegger, seit 1836 in Basel niedergelassener St. Galler, war zunächst Pächter auf dem Hof seiner ledigen Tante, erbte deren Grundbesitz und vergrösserte ihn bis zu seinem Tod bei jeder Gelegenheit durch Zukäufe. 1880 wurde seine Tochter Bertha, noch minderjährig, als Alleinerbin unvermittelt neben dem Bürgerspital die grösste Landbesitzerin auf dem Westplateau. 1888, eben zwanzigjährig, heiratete sie den Tapezierer Joseph Walter, Sohn einer Wäscherin an der Gerbergasse. Das junge Ehepaar hatte offensichtlich weder Lust noch Kompetenz, den ausgedehnten Landwirtschaftsbetrieb zu führen. Vielmehr lockte die Aussicht, die Parzellen als potenzielles Bauland am Stadtrand zu versilbern. Kantonsbaumeister Reese erfuhr davon, und seine Interpellation ermunterte das Finanzdepartement



82 Mit dem Kauf des Walter-Dürst-Gutes auf dem Westplateau wurde der Kanton erstmals im Gebiet der erweiterten Stadt zum bedeutenden Grundbesitzer. Er verkaufte das meiste Land bis nach dem Zweiten Weltkrieg für Einnahmen in die Staatskasse, gab aber auch manches im Baurecht ab.

■ Areal Walter-Dürst
■ Areal des Bürgerspitals

unter Paul Speiser, unverzüglich Kontakt mit Walter aufzunehmen. Staatskassier Linder war mit den Verhandlungen beauftragt und rapportierte seinem Chef minutiös den vierwöchigen Gang der Gespräche: «Ich habe aber den Eindruck und lese aus seinen Mienen, die eine innerliche Befriedigung nicht verbergen können, dass wir annähernd zu fr. 4.- kaufen können. Aus allerhand Aeusserungen ist zu merken, dass er auf ein Zustandekommen eines Kaufs hofft.»¹²⁴ In einer letzten

Sitzung auf dem Finanzdepartement kam Walter nochmals einen Schritt entgegen. Man einigte sich auf 4,25 Franken, und am 31. Oktober 1895 segnete der Grosse Rat den Kauf für die Summe von 1 718 895 Franken ab.

Der Erwerb des Walter-Dürst-Guts war der erste bedeutende kantonale Bodenkauf in der Geschichte der Basler Stadterweiterung. Der neue Boden sollte zunächst hauptsächlich als Einnahmequelle dienen: Die Areale des Walter-Dürst-Guts waren bis ins Jahr 1952 am staatlichen Grundstückhandel beteiligt, dann erst wurde das separat geführte Konto aufgehoben.¹²⁵ Wie viel im Laufe der Jahre verkauft, wie viel im Baurecht abgegeben oder gemeinnützigen Zwecken zugeführt wurde, ist unerforscht.

Die gemeinnützige Nutzung des neuen Staatsareals genoss jedenfalls vorerst einen bescheidenen Stellenwert, wenn man von der Errichtung öffentlicher Gebäude wie dem Gotthelf- und später dem Gottfried-Keller-Schulhaus absieht. Auf Betreiben des Frauenvereins, des Naturheilvereins und der Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige (GGG) räumten die Behörden den «Schüलगärten» beim Gotthelf-Schulhaus ein Areal von 150 Aren ein. Achtzig Schülerinnen und Schüler konnten darauf zweimal wöchentlich während anderthalb Abendstunden einen Beitrag zur Lebensmittelversorgung ihrer Familien leisten. Manche dieser Gärten konnten auch von den Familien bewirtschaftet werden. Pflanzgärten waren Erziehungsräume, deren Wert man in der produktiven, naturnahen, gesunden und familienunterstützenden Beschäftigung der Jugend sah.

Die historische Bedeutung des Kaufs des Walter-Dürst-Guts liegt aber darin, dass sie eine öffentliche Auseinandersetzung über staatlichen Bodenbesitz einleitete. Wenige Wochen vor dem Grossratsentscheid beurteilte Johann Friedrich Schär, Bodenreformer und Pionier der Schweizerischen Genossenschaftsbewegung, in den «Basler Nachrichten» die möglichen Optionen im Umgang mit staatlichem Bodenbesitz: Das Land für künftige staatliche Bauten aufzubewahren, sei sinnlos, weil es bloss ringsum die Spekulation anheize. Wenn Land als parzelliertes Bauland gewinnbringend verkauft werde, sei es ebenfalls der Spekulation preisgegeben und steigere die Mietpreise. Staatswohnungen auf Staatsland fänden «als Sprung in den Socialstaat» keine Akzeptanz. Die Lösung beruhe vielmehr darin, dass der Staat den Boden behalte und nur seine Nutzung gegen eine jährliche Grundrente verkaufe. Dann fliesse ihm von den Bodennutzern Geld zu, das er brauchen könne, ohne preisstegernd zu wirken.¹²⁶ Schär favorisierte damit die Idee des «Baurechts».

Derselbe Gedanke war auch dem liberalkonservativen Regierungsrat Speiser sympathisch und vertraut, ohne dass er dabei den «Boden der freien Wirtschaft verlassen wollte».¹²⁷ Sein Vorschlag einer «Überlassung von Baugrund zu günstigen

Wem gehörte der städtische Boden?

Mit der Stadterweiterung nahmen auch staatliche Bodenkäufe zu. Sie entzogen die betreffenden Flächen der Spekulation und stellten sie ‹auf Vorrat› den wachsenden Aufgaben in den Bereichen Stadtgestaltung und Wohnpolitik zur Verfügung.

Der Kanton besass 1893 knapp zwanzig Prozent der parzellierten kantonalen Gesamtfläche, rund 645 Hektaren. Dazu zählten insbesondere die Güter der Christoph Merian Stiftung und des Bürgerspitals. Nicht eingerechnet ist hier die Gesamtfläche der Strassen, die allein zwischen 1885 und 1893 um über 33 Hektaren zunahm. Der Anteil privater Grundbesitzer am parzellierten Boden betrug 71,3 Prozent, rund 2333 Hektaren. Die restlichen knapp neun Prozent verteilten sich auf Stiftungen, Genossenschaften (0,05 Prozent), auf Aktiengesellschaften wie die Schweizerische Centralbahn,

Banken und Industrie (4,32 Prozent) und auf andere Körperschaften.

Bis zum Ersten Weltkrieg erwarb der Kanton weitere Grundstücke: im Jahr 1895 das Walter-Dürst-Gut im Umfang von 40,4 Hektaren, 1897 das Margarethen-Gut mit 42 Hektaren, wobei deren 33 auf Boden des Kantons Baselland lagen, 1898 die Lehenmatt mit 2,6 Hektaren, 1899 in Kleinhüningen 4,5 Hektaren, 1902 das Rosengartengut mit 1,9 Hektaren, 1911 das Schneider-Elmer-Gut mit 10,1 Hektaren, 1913 die ehemalige Klybeckinsel mit 6,1 Hektaren und im selben Jahr mit 14,1 Hektaren das Gebiet des ersten Badischen Bahnhofs, ab 1918 das Areal der Mustermesse und dann der Messe Basel. Die kantonalen Landkäufe dauerten nach dem Ersten Weltkrieg fort, dazu gehörten das Hörnli, der Landauerhof und die Sandgrube.¹²⁸

Bedingungen an gemeinnützige Baugesellschaften und an Baugenossenschaften behufs Errichtung von billigen Wohnungen zum Zwecke des Verkaufs oder der Vermietung»¹²⁹ wurde aber in den Mühlen der politischen Auseinandersetzung vorerst zermahlen. Nichts mehr stand davon im Wohngesetz von 1906.

Der Kampf um das Baurecht

Die konkrete Anwendung des Baurechts liess auf sich warten. Erst 1912 erhielt sie in Art. 779 des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs ein juristisches Fundament. Sogleich legte Regierungsrat Speiser dem Grossen Rat einen von langer Hand vorbereiteten Baurechtsvertrag mit der ‹Basler Wohngenossenschaft› (BWG) vor.¹³⁰ Speiser wollte damit ein Pionierprojekt realisieren. Die BWG war 1900 gegründet worden und markierte den Anfang schweizerischer Baugenossenschaften. Sie kaufte zunächst bereits bestehende Liegenschaften mit dem Zweck, «ihren Mitgliedern gesunde und billige Wohnungen im Gebiet der Stadt Basel und Umgebung zu verschaffen». Insbesondere wollte sie mit einem unkündbaren Mietrecht

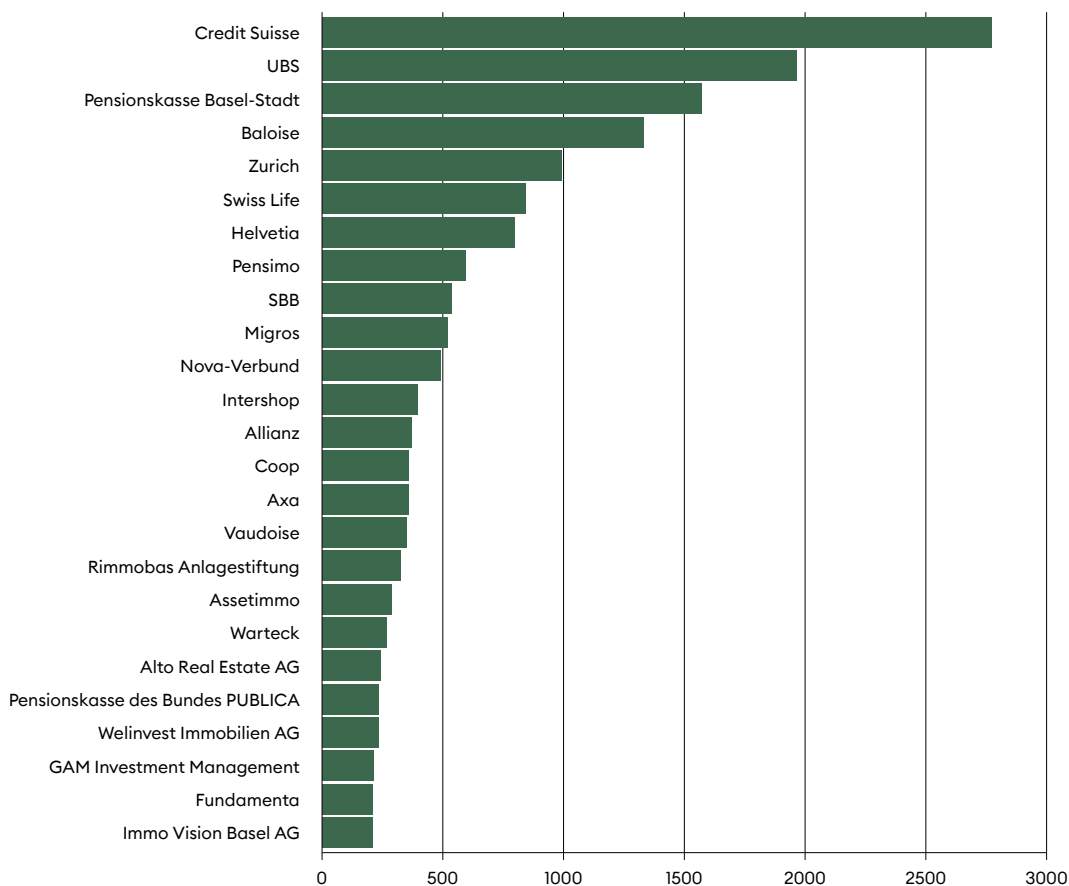
den häufigen Wohnungswechseln entgegenwirken. Die Mitgliedschaft stand allen mit Wohnsitz in Basel und Umgebung offen.

Nun sollte die Genossenschaft auf dem ehemaligen Walter-Dürst-Areal ein Geviert von 1748 Quadratmetern an der Ecke Buchenstrasse und Eichenstrasse im Baurecht erhalten, unkündbar auf dreissig Jahre. Der jährliche Baurechtszins betrug 80 Rappen pro Quadratmeter. Trotz recht energischem Widerstand stimmte der Grosse Rat dem Vertrag deutlich zu. Dann aber wurde das Referendum ergriffen und es folgte ein heftiger Abstimmungskampf. Während die Befürworter des Baurechts gegen den Boden- und Mietzinswucher vom Leder zogen, warnen die Gegner vor einem «sozialistischen Versuchskarnickel», das in Form eines Vertrags mit einer Genossenschaft ein Ausnahmegesetz schaffe, das nichts mit Gemeinnützigkeit zu tun habe, der Rechtsgleichheit widerspreche und einen staatlichen Wohnungsbau einleite.¹³¹

An einer Versammlung in der Burgvogtei versachlichte Paul Speiser unmittelbar vor dem Abstimmungssonntag die Diskussion. Als ein Vertreter des Referendumskomitees meinte, zwischen Vermieter und Mieter herrschten keine Gegensätze, die sich nicht durch gegenseitiges verständnisvolles Entgegenkommen beseitigen liessen, konterte Speiser mit der Feststellung, dass zwischen Mietern und Eigentümern immer Gegensätze bestünden, indem jene an einem kleinen, diese an einem grossen Mietzins Interesse hätten. «Die wirkliche Versöhnung liegt in der Wohngenossenschaft, wo Mieter und Vermieter die gleichen Personen sind.»¹³² Trotz der Ja-Parolen auch der bürgerlichen Parteien obsiegte die Zustimmung zum Baurechtsvertrag nur mit einem knappen Mehr von 325 Stimmen. Das Baurecht der BWG gilt bis heute und steht am Anfang einer langen Reihe von Wohngenossenschaftsprojekten, die dazu führten, dass Basel in der Zwischenkriegszeit eine schweizerische Pionierrolle im Bereich der Wohngenossenschaften einnahm.¹³³ Bekannt sind vor allem die variantenreichen Siedlungen von Hans Bernoulli im Gebiet des Langen Loh (ebenfalls Walter-Dürst-Land) und im Hirzbrunnenquartier.

Das Baurecht ist bis heute das wichtigste Instrument geblieben, um staatliche Handlungsfreiheit in der Stadt- und Wohnpolitik zu wahren und einer überbordenden Spekulation entgegenzutreten [83]. 2016 nahm das Basler Stimmvolk mit fast 67 Prozent die «Neue Bodeninitiative» an, wonach die Regierung sich verpflichtete, staatlichen Bodenbesitz zu behalten und nur noch im Baurecht abzugeben.¹³⁴ Der Staat kaufte unterdessen auch Wohnareale auf, um Wohnungen langfristig der Spekulation zu entziehen. Vom Laissez-faire der Spekulation des 19. Jahrhunderts hat sich das Gewicht zugunsten aktiver staatlicher Eingriffe in die Boden- und Wohnungspolitik verschoben.

Privatbesitz an Boden und Wohnraum in Basel, 2021



83 Wem gehört Basel heute? Die Darstellung zeigt die grössten Privatplayer auf dem baselstädtischen Boden- und Wohnungsmarkt. Nach einer Recherche von reflect.ch und Bajour aus dem Jahr 2021 gehört rund ein Drittel aller Wohnungen in Basel-Stadt mittlerweile institutionellen, renditeorientierten Unternehmen. Dem Staat gehörten 2016 etwa 24 Prozent der bebaubaren Kantonsfläche (Berechnung der Initiant:innen der kantonalen «Neuen Bodeninitiative» von 2016).

■ Anzahl Wohnungen

Auf den Strassen

Daniel Hagmann

Könnten Pflastersteine sprechen, sie hätten viel zu erzählen. Wie sich die Fahrbahnen der Stadt ausdehnten, wie sich Fahrzeuge und Menschen immer schneller vorwärtsbewegten, wie sich die Kräfteverhältnisse zwischen Tier, Mensch und Maschine veränderten ... Der Augenschein auf den städtischen Verkehrswegen des 20. Jahrhunderts erzählt vom Platzbedarf des Verkehrs, von der Ordnung im Strassenraum und vom Traum der Mobilität. Mit dem beginnenden Siegeszug der Fotografie vor gut 150 Jahren wandelt sich auch die Überlieferung bildlicher Quellen. Auf den Gemälden, Stichen und Skizzen früherer Jahrhunderte sind eher spärlich belebte Strassen zu sehen, Tiere und Menschen wurden als statische Figuren ins Bild gesetzt. Der technologische Fortschritt veränderte nicht nur den realen Strassenraum, sondern auch dessen Abbildung. Parallel zur Massensorientierung produzierte die Fotografie im 20. Jahrhundert vermehrt Bilder von Beschleunigung und Verdichtung.





85



86



87



- 85 Auf dem Münsterplatz, 1958.
- 86 Auf dem Marktplatz, 1950.
- 87 Beim Centralbahnplatz, 1943.
- 88 Im Kleinbasel, 1969.
- 89 Bei der Markthalle, zwischen 1930 und 1960.
- 90 Am Kohlenberg, zwischen 1930 und 1940.



- 91 Auf dem Marktplatz, zwischen 1930 und 1960.
- 92 Bei der Markthalle, zwischen 1930 und 1960.
- 93 Die letzte Pferdepост vor der Markthalle, 1955.
- 94 Auf dem Münsterplatz, zwischen 1950 und 1980.





95 Überführung Morgartenring, 1971.



96 Unterführung Centralbahnplatz, 1968.



97 Erste Ampel, Schiffflände, 1950.

98 Steinenberg, zwischen 1970 und 1971.

99 Bankverein, 1949.

100 Aeschenplatz, 2002.



Die automobile Stadt

Markus Ritter

Städte zeichnen sich aus durch kleinräumige Dichte der Bewohnerschaft, urbane Bildungs-, Kultur- und Sanitätseinrichtungen und ihre Rolle als Wirtschaftsraum, Handels-, Tausch- und Denkplatz. Das Auto dringt erst spät in die urbanen Lebenswelten ein. Lebenspraktische Aspekte verflechten den Autoverkehr allmählich ins gesamte Stadtgefüge. Basel ist schon flächenhaft weit gebaut mit seinem modernen Wohnungsbestand und Strassennetz, als das Automobil 1949 unvermittelt ins politische Bewusstsein tritt. Die Stadt war entstanden, als im Städtebau kein motorisiertes Verkehrsmittel bekannt war. Das Massenverkehrsaufkommen in den 1970er-Jahren, das sich seither festgesetzt hat, spaltet die Meinungen über die Nutzung und Gestaltung des Lebensraums Stadt. Ein kurzer Überblick vergegenwärtigt diesen Prozess.

Das Automobil ist dem Städtebau lange fremd

Die neuen Aussenquartiere Basels werden seit 1860 entworfen und gebaut. Die Stadterweiterung führt im zunehmend ausgedehnten Strassennetz zu einem Wachstum des nichtmotorisierten Verkehrs. Die Stadterweiterung ist 1950 in ihrer Flächenausdehnung weitgehend abgeschlossen.¹³⁵ Im selben Zeitraum von 1860 bis 1950 wächst die Bevölkerung von 38 000 auf 197 000 Einwohner:innen. Verkehrsbewegungen für Versorgung und Transporte nehmen dementsprechend zu. Der Motorfahrzeugverkehr bleibt aber noch über Jahrzehnte hinweg gering. 1920 sind in Basel 938 Motorwagen registriert, 1938 sind es 5832 – was einem Bestand von 34,3 Motorwagen auf 1000 Einwohner:innen entspricht. In den Kriegsjahren seit 1940 bricht der Motorfahrzeugbestand komplett ein.¹³⁶

Die Menschen in der Stadt empfinden um 1870 selbst vergleichsweise geringen Verkehr als Belästigung: Im Ratschlag vom 2. Dezember 1872 zur Korrektur der Inneren Stadt steht, dass das Verkehrsaufkommen auf der Mittleren Brücke «vom Standpunkt des Fussgängers aus immer mehr den Charakter des Unerträglichen angenommen hat». Wenn 1922 über den «gewaltigen Verkehr» auf der Viaduktstrasse geklagt wird, so betrifft das täglich dreihundert bis vierhundert Fahrzeuge.¹³⁷

1897 veröffentlicht die Regierung für die Grossbasler Altstadt den ersten, 1929 den zweiten und 1933 einen dritten Korrektionsplan mit eingeeengten Bau-

linien. Krisenjahre verzögern die Ausführung.¹³⁸ Der Motorfahrzeugverkehr ist damals, wie die Statistik belegt, kein zureichender Grund für den Abbruch von mehreren Hundert gotischen Wohnhäusern. Interesse an dieser Innenstadtkorrektion hatte der Immobilienmarkt. Ein Strassenzug vom Blumenrain zum Barfüsserplatz ist zwar 1897 und später bis 1949 in Altstadt-Korrektionsplänen vorgesehen – aber freilich zunächst nicht für den Autoverkehr, sondern zur Entlastung der 1895 durch die Talstadt eingeführten Tramlinien. Der spärliche Autoverkehr wickelt sich 1949 in der Altstadt zusammen mit dem Tram-, Velo-, Fussgänger- sowie dem Fuhrwerk- und Lastwagenverkehr ab.

Der Autoverkehr spaltet 1949 die Meinungen

Ende 1949 tritt das Automobil in einer grossen Szene ins politische und geschichtliche Bewusstsein der Basler Bevölkerung. Die stimmberechtigten Männer werden am 11. Dezember zur Referendumsabstimmung aufgerufen. Entschieden wird über eine Vorlage, die vom Regierungsrat und sämtlichen Parteien befürwortet wird: den Bau der ‹Talentlastungsstrasse›. Sie soll quer durch die Altstadt führen, vom Blumenrain zum Aeschenplatz. Die neue Strasse ist auf sechzehn Meter Fahrspurbreite ausgelegt und dient laut Befürwortern der autogerechten Altstadterschliessung.¹³⁹

Das Auto hat in den späten 1940er-Jahren nicht eben einen guten Ruf: als ‹Hitler-Gamelle› haftet ihm der propagandistische Beigeschmack von Volksmobilität auf Reichsautobahnen an. Das Referendum gegen den ‹Korrektionsplan Grossbasel› ergreift eine Studentengruppe rund um Lucius Burckhardt, den späteren Soziologen und Städtebaukritiker. In vier Tagen sammeln sie die nötigen zweitausend Unterschriften. Mit 22 027 Ja und 15 431 Nein stimmt die Mehrheit der Stimmberechtigten zwar dem Abbruch- und Strassenbauprojekt zu. Indessen überrascht der hohe Anteil der Gegner die politische Elite angesichts deren einmütiger Zustimmung. Das Auto wird über Nacht zum politischen Streitobjekt.

Trotz dem zustimmenden Volksentscheid wird das Altstadt-Strassenprojekt nie realisiert. Das ist der verwickelten Geschichte des Automobils in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts geschuldet, die nun zu erzählen bleibt.

Das Zeitalter des Automobils beginnt: 1950er- bis 1970er-Jahre

Das Zeitalter des Autos beginnt in Basel um 1950 und dauert zunächst bis 1979. Diese Phase der Stadtentwicklung steht im Zeichen der Verkehrsplanung bezie-

hungsweise des Hochleistungsstrassenbaus. Der Bestand der Personenwagen steigt im Zeitraum 1949 bis 1980 von 7216 auf 56 103.¹⁴⁰

Die Ideologien von Freiheit und Konsum ergreifen und beflügeln die Fünfzigerjahre-Gesellschaft. Nicht mehr die Transporte und die weiten, schlecht erreichbaren Ziele erzeugen nun Autoverkehr, sondern die zunehmenden Sonntags-, Freizeit- und Kurzstreckenfahrten innerhalb der Stadtquartiere. Das Auto wird zu einem Prestigeobjekt in der Bevölkerung. Das Mobilitätsbedürfnis explodiert förmlich.¹⁴¹ In dieser Hinsicht bemerkt Lucius Burckhardt: «Das Auto ist nie zu Ende erfunden worden.»¹⁴² Die allgegenwärtigen Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Zusammenleben sind nicht voraussehbar.

Die Zerstörung der Altstadt für den Autoverkehr ist verhindert worden. Zwar wird 1956 bis 1966 noch die noble Aeschenvorstadt abgerissen, löst aber in der Bevölkerung viel Unmut aus und bleibt in Erinnerung als Abriss erhaltenswürdiger Altstadt.¹⁴³ In der Folge wird die Altstadt konserviert und der Strassenbau verlagert sich in die Aussenquartiere. Und dort ist er massiv. Die internationale Autobahn wird für den Fernverkehr gebaut, soll aber auch Stadtverkehr sammeln.¹⁴⁴ Der «City-Ring» soll die Autos kreuzungsfrei aus dem Umland bis zum Rand der Altstadt führen.¹⁴⁵

Der Hochleistungsstrassenbau setzt in der Stadt Basel gutachterlich 1958 ein. Der deutsche Autobahnplaner Kurt Leibbrand unterbreitet einen Gesamtverkehrsplan für Basel. Er schlägt im Wesentlichen vor, den Fernverkehr nach Frankreich und nach Deutschland auf zwei Autobahnzweigen im Westen und im Osten der Stadt abzuführen. Dagegen lehnen sich 1963 die Basler Fachverbände mit einem eigenen Gutachten auf. Dieses sieht zwei Autobahnringe im Stadtgebiet und eine Tiefbahn für den ÖV vor: einen äusseren Autobahnring und den inneren «Cityring».¹⁴⁶ Das geplante Tiefbauvolumen wird dadurch stark vermehrt.

Der Strassenverkehr seit 1980

Wenn in Basel anno 1949 erst 31,9 und im Jahr 2022 301,1 Personenautos auf 1000 Einwohner:innen gezählt werden,¹⁴⁷ so sind das ganz atypische Verhältnisse. Denn zwei Drittel der Einwohner:innen bewegen sich in Basel mit Bus und Tram, im Fuss- und Fahrradverkehr. Üblicherweise besitzt in europäischen Städten die starke Mehrheit ein Auto. Dass Autobesitz in Basel die Minorität von kaum einem Drittel der ständigen Wohnbevölkerung betrifft, ist ein Erfolg der konsequenten Förderung des Öffentlichen Verkehrs. Zwar hat die Autoziffer nach der Einführung eines Tarifverbunds-Abonnements 1985 für den ÖV noch bis 2012 zugenommen, sinkt aber seither auf den Ausgangsbestand zurück.



101 Verkehrskanzel an der Heuwaage.
Foto: Hans Bertolf, 1965.

Der Personenwagenbestand stagniert seit den 1990er-Jahren bei 59 000 bis 63 000 Fahrzeugen. Die Anzahl Arbeitsplätze in der Stadt hingegen wächst seit 1998 kontinuierlich. Das erzeugt Verkehr. Gemäss den Zahlen von 2021 wohnen 205 000 Menschen in der Stadt und 193 002 arbeiten hier. Letztere kommen täglich aus dem gesamten trinationalen Regio-Raum. 86 500 Pendler, die meisten mit dem Auto, manifestieren täglich bewegten und ruhenden Verkehr im Stadtstrassennetz. Und dies zusätzlich zum gewerblichen Zulieferer- und Transportverkehr und den Verkehrsbewegungen der Wohnbevölkerung.

Zu den Pendlerzeiten sind in Basel täglich Strassen verstopft. Der Autoverkehr verursacht Imissionen mit Lärm und Luftschadstoffen, behindert den ÖV-Verkehrsfluss und führt im Durchschnitt täglich zu einem Strassenverkehrsunfall mit Personenschaden.¹⁴⁸ Der «Verkehrsplan Basel 2001» setzt dem Automobilverkehr Grenzen und leitet eine neue Nutzungsaufteilung der Strassenfläche ein.¹⁴⁹

Das Auto wird in den Lebensraum eingepflegt

Verkehr ist im städtischen Wohnumfeld nie anders denn als ein Problem wahrgenommen worden. Die stürmische Verkehrsentwicklung löst Klagen aus. Der Bericht «Raumordnung Basel. Ziele, Konzepte, Realisierungen» von 1983 verhandelt

das Problem unter den Zielen des Raumplanungsgesetzes von 1979. Trefflich, aber resignativ wird die Ambivalenz des Stadtverkehrs beschrieben: «Die stärkste Veränderung der Wohnqualität in Basel wurde durch die enorme Zunahme des privaten Motorfahrzeugverkehrs in den letzten 30 Jahren verursacht. Die Immissionen (Lärm, Gestank, Erschütterungen) und der Flächenbedarf für den fahrenden und ruhenden Verkehr belasten bis auf wenige Ausnahmen die Wohnquartiere sehr stark. Der Widerspruch zwischen der individuellen Wertschätzung des privaten Autos und der generellen Verurteilung seiner Folgen ist eines der faszinierenden Phänomene der städtischen Gegenwartskultur [...]».¹⁵⁰

Milliardenbeträge wurden in den letzten Jahrzehnten für kreuzungsfreie Autostrassen im Siedlungsgebiet Basels aufgewendet. Das Ziel, mit der Kanalisierung einen flüssigen Autoverkehr zu gewährleisten, wird aber regelmässig schon wenige Jahre nach Erstellung neuer Abschnitte der Hochleistungsstrassen verfehlt. Der flüssige Verkehr schwillt tagesperiodisch zur Flut an und verstopft auch das Stadtstrassennetz. Ein Milliardenbetrag ist veranschlagt für den Um- und Rückbau des Strassenraums. Sowohl die Zuordnung der Allmend auf residentielle und mobile Anspruchsgruppen als auch die Stadtgestaltung im öffentlichen Raum sind im 21. Jahrhundert strittig geworden. Trends im zeitgenössischen Städtebau sind: flächendeckende Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit für Fussgänger, Road Pricing, Entsiegelung und Bepflanzung mit schattenspendendem Gehölz.¹⁵¹

Das Auto ist in der gesamten Stadtgeschichte ein junges Phänomen. In herrschendem Ausmass tritt Autoverkehr in den Achtzigerjahren hervor. Massenmotorisierung erscheint der Städtebau-Praxis damals als unbewältigbar. Aber unbefriedigender Wohnraum führt zur Stadtflucht. Schlecht nutzbarer öffentlicher Aufenthaltsraum schränkt geselliges Zusammenleben ein. In täglichen Staus erlahmt der Autoverkehr.

Was im historischen Städtebau-Prozess nie im Zusammenhang angedacht und entwickelt wurde, was seit 1960 in punktuellen Kleinprozessen dysfunktional ineinandergeschoben und überlagert ist, hat zu Qualitätseinbussen in allen drei urbanen Raumkategorien geführt: im Wohnraum, im öffentlichen Raum und im Verkehrsraum. Die Qualitäten des urbanen Raums erfahren durch das Automobil keine Förderung. Im frühen 21. Jahrhundert zeichnet sich ein tiefgreifender Aushandlungsprozess um die Gestaltung und Nutzung des städtischen Strassenraumes ab.¹⁵² Das Automobil wird in den Lebensraum der Wohnstadt eingepflegt. Ob es auch jemals zu Ende gedacht werden wird?

Basel am Bosphorus: Wasserprojekte eines Raumwandlers

Yiğit Topkaya

Die Modernisierung der städtischen Wasserversorgung in Basel steckte noch in den Anfängen, als 1862 der im sächsischen Mutzen geborene Heinrich Gruner am Aeschengraben ein Ingenieurbüro gründete, das die Einrichtung von Gasbeleuchtung und Wasserversorgung anbot.¹⁵³ Zwei Jahre zuvor hatte sich Gruner am Rheinknie niedergelassen und beim Ausbau der Gasfabrik vor dem St. Johannis-Tor mitgeholfen.¹⁵⁴ Das Handwerk hatte er auf der britischen Insel erlernt und in den 1850er-Jahren als einer der ersten Ingenieure Gaswerke für deutsche Städte nach englischem Vorbild gebaut. In Basel und später auch im Ausland wandte sich Gruner ab Ende der 1860er-Jahre ganz der Wasserbautechnik zu.¹⁵⁵

Zu dieser Zeit stützte sich Basels Wasserversorgungssystem noch auf traditionelle Brunnwerke, die dem Wasserbedarf der wachsenden Bevölkerung und Industrie trotz technischer Verbesserungen nicht mehr genügten. Die Stadtbehörde fasste daher 1863 den Entschluss, ein zentrales Wasserversorgungssystem bauen zu lassen. Damit fügte sich Basel in die Reihe europäischer Industriestädte ein, die in den 1860er- und 1870er-Jahren neue Wasserwerke mit weitverzweigten Rohrnetzen errichteten.¹⁵⁶ Eine zentrale Wasserversorgung war indes nicht allein notwendig wegen des steigenden Wasserbedarfs. Als neuartige Verteilungsform, die sauberes Wasser in die privaten Häuser leitete, fungierte deren Einrichtung auch als gesundheitspolitische Hygienemassnahme im Kampf gegen Seuchen.¹⁵⁷ Cholera- und Typhusepidemien suchten Industriezentren und Metropolen wiederholt heim, so auch Basel in den Jahren 1855 und 1865 (vgl. <Cholera in der dreidimensionalen Stadt>, S. 59–61).¹⁵⁸ In London, wo sich die Schattenseiten der Industrialisierung früher als anderswo zeigten, forderte 1831 eine Choleraepidemie rund fünfzigtausend Opfer.¹⁵⁹ In den 1830er-Jahren formierte sich dort denn auch eine <Public Health>-Bewegung: Man baute eine öffentliche Gesundheitsfürsorge auf und entwickelte Planungselemente zur Verbesserung der stadthygienischen Lebensverhältnisse. Die Impulse aus England wurden schon bald auf dem Kontinent aufgenommen, nicht zuletzt dank internationaler Foren, die ab den 1850er-Jahren zum Austausch über Stadthygienefragen stattfanden.¹⁶⁰

Der britische Einfluss auf die Entwicklung des städtischen Versorgungssystems lässt sich auch in Basel beobachten, wo seit dem Entfestigungsbeschluss



**102 Bau des Wasserreservoirs der Grellinger
Wasserversorgung auf dem Bruderholz,
Aquarell von Johann Jakob Schneider, 1865.**

von 1859 Vorgaben für Kanalisation, Wasser- und Gasversorgung Teil der Stadterweiterungspläne waren.¹⁶¹ So verpflichtete man 1865 den englischen Ingenieur J. Moore als Projektleiter für den Bau der zentralen Wasserversorgung und beauftragte eine englische Firma mit den Rohrlegungsarbeiten [102].¹⁶² Ingenieure, die auf der britischen Insel das Handwerk erlernt hatten, waren international gefragt und trugen zur Verbreitung moderner Wasserbau- und Stadttechniken bei. Das zeigt sich nicht zuletzt in Gruners Lebenslauf: Ab den 1870er-Jahren richtete er Wasserversorgungsanlagen in der Schweiz, in Deutschland, Holland, Italien und im Osmanischen Reich ein.¹⁶³ Seine Wasserprojekte zeugen von einem internationalen Markt, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts für städtische

Infrastrukturprojekte entstand. Bei der Einrichtung der Wasserversorgung in Basel spielte Gruner indes eine Nebenrolle.

Gruners Wasserprojekte in Basel

Die alten Basler Brunnwerke speisten «um 1860 etwa 60 öffentliche Brunnen mit Quellwasser aus der näheren Umgebung».¹⁶⁴ Diese befanden sich ausschliesslich innerhalb der Stadtmauern, während ausserhalb des Mauerrings neue Quartiere aus dem Boden wuchsen und Gewerbe und Industrien expandierten.¹⁶⁵ Man hatte das traditionelle Versorgungssystem gelegentlich erneuert, etwa 1824, als die hölzernen Wasserleitungsrohre, sogenannte Teucheln, durch eiserne Rohre ersetzt wurden, um den Wasserverlust zu reduzieren. Doch im Zuge von industrieller Expansion und raschem Bevölkerungswachstum stiessen die alten Brunnwerke an ihre Leistungsgrenzen, sodass in den 1850er-Jahren der tägliche Pro-Kopf-Konsum aufgrund des zunehmenden Wassermangels von vierzig auf dreissig Liter fiel.¹⁶⁶

Ein weiteres Problem stellte die Wasserqualität dar: Private Grundwasserbrunnen in den Hinterhöfen, sogenannte Sodbrunnen, die neben öffentlichen Brunnen ebenfalls zur traditionellen Wasserversorgung zählten, lagen oftmals in unmittelbarer Nähe zu Abortgruben und bildeten eine ständige Gefahr von Grundwasserverseuchungen. Das Trinkwasser wurde damit zu einem «verheerenden Herd der epidemischen Ausbreitung von Cholera- und Typhuserkrankungen».¹⁶⁷

Angesichts von Wassermangel und einem ungenügenden traditionellen Versorgungssystem setzte die für das Brunnwesen zuständige Stadtbehörde Anfang der 1860er-Jahre eine Sonderkommission ein. Unter den Projekten, die ihr unterbreitet wurden, stammte eines von Heinrich Gruner.¹⁶⁸

Gruner hatte sich 1862 selbstständig gemacht und führte eine Reihe von Gaswerkbauten und Wasserrohrleitungen in Basel und Umgebung aus. Sein erster grosser Auftrag war die Zufuhr des Bottminger Wassers zum Münsterwerk.¹⁶⁹ Das Projekt, das er der Kommission für Wasserfragen vorschlug und im Sommer 1863 realisieren konnte, verlief nicht nach Wunsch: Nur wenige Wochen nach Abschluss der Bauarbeiten wurden aufgrund von technischen Mängeln Nachbesserungen nötig, und statt eine «technische und kommerzielle Visitenkarte»¹⁷⁰ für Gruner zu werden, bescherte ihm die erste wichtige Arbeit einen Rechtsstreit mit dem städtischen Brunn- und Bauamt. Auch wenn es 1869 zu einer gütlichen Einigung kam, hatte sich Gruners Aussicht auf weitere Aufträge in Basel deutlich verschlechtert, trotz zwischenzeitlich weiterer Projekte für die Basler Wasserversorgung.¹⁷¹ Er löste sein Büro auf, orientierte sich Richtung Ausland und baute in den 1870er-Jahren

Wasserwerke in Sachsen, Bayern und im Elsass, bevor er 1882 nach Basel zurückkehrte. In der Folgezeit wurde er für «nahezu jedes elsässische Städtchen von Gebweiler bis Hagenau» in Wasserangelegenheiten konsultiert.¹⁷²

Der Ruf an den Bosphorus

Ende 1890, als sich Gruner anlässlich der Projektierung und Ausführung eines Wasserwerks in Savona aufhielt, kontaktierte ihn die Eidgenössische Bank und bat ihn um eine ausführliche «telegraphische Darstellung [...] betreffend Staenglen und sein Scutari Wassergeschäft».¹⁷³ Gemeint war der Stuttgarter Investor Gottlob Emanuel Staenglen, der gemeinsam mit deutschen Investoren und mit Unterstützung der Eidgenössischen Bank die «Compagnie des Eaux de Skutari et Kadi-Keui Société Anonyme à Bâle» in der Absicht gegründet hatte, eine zentrale Wasserversorgungsanlage auf der asiatischen Seite des Bosphorus einzurichten.¹⁷⁴ Gruner, der mittlerweile den Ruf einer «in Wasserleitungsanlagen bekannten Autorität»¹⁷⁵ genoss, wurde in den Aufsichtsrat gewählt, leitete die Projektierungs- und Bauarbeiten und reiste Anfang der 1890er-Jahre zweimal nach Istanbul. Im Herbst 1893 wurde das Wasserwerk nach zweieinhalbjähriger Bauzeit in Betrieb genommen.¹⁷⁶

Trotz seines internationalen Renommées wurde Gruner auch in späteren Jahren von der Basler Wasserbehörde nicht mehr als Experte für Wasserfragen konsultiert.¹⁷⁷ Gleichwohl waren seine Wasserprojekte wegweisend für das bis heute international tätige Unternehmen, das seit 1970 als Gruner AG firmiert.¹⁷⁸ Darüber hinaus gewähren sie einen Einblick in die transnationalen und transkulturellen Wasserräume des Urbanisierungsprozesses im 19. Jahrhundert und sind Schauplätze einer infrastrukturellen Erschliessung und technologischen Umformung des nassen Elements, das gefiltert und mechanisch gereinigt die urbanen Lebensräume durchströmte. Die zentrale Wasserversorgung als moderne Stadttechnik war so gesehen eine raumgestaltende Technologie, die dank einer grenzüberschreitenden Zirkulation von Wissen, Technologie und Kapital dazu beitrug, dass sich europäische Standards moderner Urbanität global verbreiteten. Gruners Wirkungsräume ermöglichen daher einen vergleichenden Blick auf den städtischen Transformationsprozess, der in Sachen Wasserversorgung in Basel und in Istanbul fast zeitgleich, aber unter ungleichen politischen und gesellschaftlichen Voraussetzungen stattfand. So löste die Wasserfrage in Basel behördliche Kompetenzstreitigkeiten aus und stand als wohnungshygienische Reformmassnahme im Mittelpunkt eines Interessenkonflikts von Kommunalpolitik und privater Betreibergesellschaft.

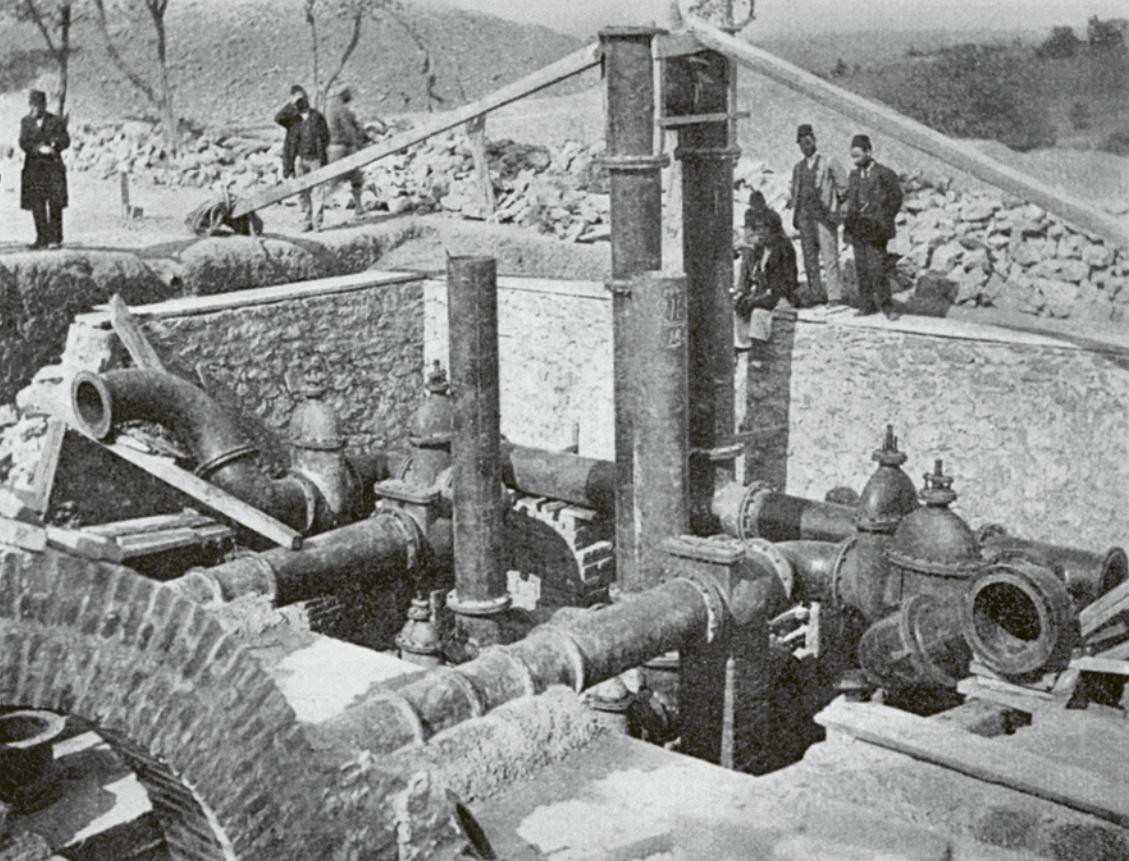
**Die Wasserversorgung
war eine raumgestaltende
Technologie**

In Istanbul dagegen folgte die Modernisierung des Versorgungssystems nicht nur technischen Sachzwängen, sondern hatte repräsentativen Charakter, wobei der Wissens-, Technologie- und Kapitaltransfer aus Europa für das Osmanische Reich einerseits eine Chance, aufgrund der damit einhergehenden Abhängigkeiten aber auch ein Risiko darstellte.

Ein internationaler Wettbewerb um Wasserräume

Nach einem Brand im Jahr 1884, der aufgrund des Wassermangels für Löscharbeiten rund sechshundert Häuser in Skutari (Üsküdar) zerstörte, beschloss Sultan Abdülhamit II., die Wasserversorgung für die asiatischen Quartiere Istanbuls erneuern zu lassen. Ein Jahr zuvor hatte ein zentrales Versorgungssystem auf der dichter besiedelten europäischen Seite den Betrieb aufgenommen, nachdem sich gezeigt hatte, dass die bestehenden Anlagen für den Wasserbedarf der Metropole nicht ausreichten. Und dies, obwohl Istanbul aufgrund seiner Grösse, Geschichte und symbolischen Bedeutung als Reichshauptstadt bereits über ein ausgefeiltes und kontinuierlich erweitertes Wassersystem verfügte: Anfang des 19. Jahrhunderts versorgten Talsperren, Fernwasserleitungen, Aquädukte und Wassertürme sowie Zisternen, Brunnen, Speicher- und Verteilerbecken im Stadtgebiet Istanbul mit Wasser.¹⁷⁹

Gross angelegte Fernwasserleitungen fehlten indes auf der asiatischen Seite des Bosphorus, wo die Bevölkerungszahl lange Zeit überschaubar geblieben war.¹⁸⁰ Ende des 19. Jahrhunderts verzeichnete man aber auch hier ein starkes Wachstum, und der Brand von 1886 machte deutlich, dass die kleineren Leitungssysteme feuerpolizeilichen Anforderungen nicht genügten. Nach dem Brand empfahl die vom Sultan eingesetzte Kommission, eine zentrale Wasserversorgungsanlage einzurichten, zu diesem Zweck eine Talsperre im Göksu-Tal zu bauen sowie das gesammelte Wasser mit durch Dampfmaschinen angetriebenen Pumpen den Ortschaften zuzuleiten. Des Weiteren war die Konzession mit Auflagen verbunden: Die konzessionierte Wassergesellschaft musste zusätzlich zur Talsperre Feuerhydranten in festgelegten Abständen bauen, zwanzig öffentliche Brunnen errichten, kostenlos Wasser zur Strassenreinigung bereitstellen sowie für eine unentgeltliche Versorgung von Kasernen, Gefängnisanstalten, Krankenhäusern und Schulen mit Wasser besorgt sein.¹⁸¹ In Form eines Pachtvertrags übernahm schliesslich die bereits erwähnte *«Compagnie des Eaux de Skutari et Kadi-Keui Société Anonyme à Bâle»* die Konzession. Sie hatte ihren Sitz in Basel und Istanbul, den Geldverkehr regelte eine vierköpfige Geschäftsleitung in Berlin, wo die Mehrzahl der Verwaltungsräte lebte.¹⁸²



103 Neues Wasserwerk Skutari-Kadiköy, Bau des Wasserreservoirs, 1892. — Die «Compagnie des Eaux de Skutari et Kadi-Keui Société Anonyme à Bâle» übernahm die Konzession für die neue zentrale Wasserversorgungsanlage auf der asiatischen Seite des Bosphorus.

Einen Tag vor Inbetriebnahme des Wasserwerkes resümierte Gruner am 25. Oktober 1893 das Projekt in der «Deutschen Bauzeitung»: Man habe eine Talsperre von 320 Metern Länge und 25 Metern Höhe «teils in Mauerwerk, teils in Dammschüttung» und einem Fassungsvermögen von zwei Millionen Kubikmetern Wasser gebaut, was Gruners Schätzungen zufolge dem Wasserbedarf der wachsenden asiatischen Quartiere Istanbuls entsprach [103]. Von der Talsperre aus wurde das Wasser durch drei überdeckte Sandfilter geleitet und «in einem überwölbten Reinwasserbehälter» gesammelt, um «mittels Dampfpumpen angesaugt und in das Hochreservoir gefördert» zu werden. Für eine befriedigende Umsetzung der Arbeiten habe man eine Firma gesucht, welche «die erforderliche Sicherheit für

eine vertragsmässige Ausführung der Arbeiten» gewährleisten konnte, wofür nur «eine solide deutsche Firma» infrage gekommen sei.¹⁸³

Die letzte Bemerkung zielte eher auf die Berliner Lesergunst als auf die Realität im Wassermarkt, wo ein harter internationaler Wettbewerb herrschte. Das verdeutlicht etwa die Strategie des osmanischen Staates, bewusst diverse ausländische Unternehmen zu konzessionieren, um das Risiko «einer politischen und wirtschaftlichen Einflussnahme durch Kapitaleigner» zu minimieren.¹⁸⁴ So wurden zum Bau von zentralen Wasserwerken in Beirut, Saloniki oder Izmir die Baugenehmigungen an englische und belgische Wassergesellschaften vergeben. Die Zusage für den Bau des Wasserwerks auf der europäischen Seite Istanbuls erhielt hingegen die französische «Compagnie des Eaux de Constantinople», die unter Mitwirkung der auf dem europäischen Wassermarkt renommierten «Compagnie Générale des Eaux pour l'Étranger» gegründet worden war.¹⁸⁵ International war auch die Arbeitsteilung: An der Hauptleitung des Wasserwerks auf der europäischen Seite hatten Istanbuler Baufirmen gearbeitet, während an der maschinellen Anlage, der Installation der Hausanschlüsse sowie an den Sanitätseinrichtungen französische und schottische Firmen beteiligt waren.¹⁸⁶

Die wachsende Präsenz ausländischer Aktiengesellschaften und Bauunternehmen, die um Infrastrukturprojekte in der Reichshauptstadt und nach dem Staatsbankrott von 1875 zunehmend auch in den osmanischen Provinzen konkurrierten, stand indes sinnbildlich für die Abhängigkeit des Osmanischen Reichs von ausländischem Kapital- und Technologietransfer.¹⁸⁷

Lukrativ waren die Infrastrukturprojekte für ausländische Investoren und Gesellschaften auch deshalb, weil der osmanische Staat Gewinngarantien anbot. Gleichwohl war der Unternehmenserfolg kein Selbstläufer. Auch erfahrenen Ingenieuren wie Gruner konnten dabei Fehleinschätzungen unterlaufen. So hielt Gruner fest, dass die Nachfrage nach Hausanschlüssen in den asiatischen Quartieren nicht nur vom Wasserpreis und von der bestehenden Wasserknappheit abhing, sondern die «Beteiligung der grossen Masse der Bevölkerung» voraussetzte. Es sei «freilich noch ungewiss, ob die Einführung der Wasserleitung in den kleineren Häusern der Türken sich ohne Schwierigkeit vollziehen» werde. Nichtsdestotrotz war er zuversichtlich und verwies unter anderem auf die «Religionsvorschriften und Gebräuche der Mohamedaner», die dem Unternehmenserfolg förderlich seien.¹⁸⁸

Religiöse und kulturelle Wasserpraktiken muslimischer Einwohner spielten für den Wasserbedarf Istanbuls zweifellos eine wichtige Rolle. Gruners optimistische Schätzung potenzieller Abonnenten blieb jedoch unerfüllt.¹⁸⁹ Stattdessen hatte die Wassergesellschaft bereits zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Wasser-

anlage mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen und musste schliesslich 1904 liquidiert werden. Die Konzession blieb zwar in der Folgezeit in privater Hand, ohne dass sich der Geschäftsverlauf nachhaltig verbesserte. So lag der relative Anteil des verkauften Wassers rund vierzig Jahre nach Inbetriebnahme weiterhin bei unter fünfzig Prozent; 1937 übernahm schliesslich die öffentliche Hand den Betrieb.¹⁹⁰

Einen ähnlichen Verlauf hatte die Modernisierung der Wasserversorgung auch in Basel genommen, wo ihre Verstaatlichung allerdings bereits 1875 stattgefunden hatte. Basel fügte sich so gesehen deutlich früher als Istanbul in eine zeittypische Entwicklung ein, in der städtische Versorgungseinrichtungen und die öffentliche Gesundheitsfürsorge zur Aufgabe des Staates erklärt und mithin «privater Philanthropie und religiös-diakonischem Engagement» entzogen wurden.¹⁹¹

Sozial- und Gesundheitspolitik im Zeichen des hygienischen Zeitgeistes

Das Brunnwesen war in Basel «seit dem Mittelalter kollektives Eigentum der eingewesenen Bürgerschaft» und wurde von der Stadtgemeinde verwaltet.¹⁹² Seit der Kantonstrennung 1833 und der Verfassungsrevision im gleichen Jahr hatte freilich die vom konservativen Bürgertum dominierte Stadtgemeinde laufend kommunale Kompetenzen an die Kantonsregierung abtreten müssen. Mit dem politischen Bedeutungsverlust gingen materielle Abhängigkeiten einher, sodass die Stadtgemeinde auch aufgrund des Bevölkerungswachstums finanziell «immer weniger in der Lage [war], die ihr verbliebenen kommunalen Aufgaben ohne staatliche Unterstützung zu erfüllen».¹⁹³ Mitte des 19. Jahrhunderts stellte das Brunnwesen eine der wenigen noch verbliebenen kommunalpolitischen Aufgaben dar, an der die Stadtgemeinde umso zäher festhielt. Doch letztlich konnte sie nicht verhindern, dass ab 1863 das kantonale Baukollegium die Initiative in der Wasserversorgung übernahm.

Ähnlich wie die osmanische Regierung versprach sich auch das Basler Baukollegium zunächst «in städteplanerischer Hinsicht mehr Wirkung von vertraglichen Vereinbarungen mit einer Privatfirma» als von staatlicher Seite.¹⁹⁴ Die Konzession vergab man an die Basler Wasserversorgungsgesellschaft, die im Herbst 1864 aus der Grellinger Gesellschaft hervorgegangen war, machte aber zugleich feuerpolizeiliche und soziale Auflagen: Das Baukollegium forderte neben dem Bau von Hydranten einen progressiven Wasserpreis, damit sich auch ärmere Schichten einen Anschluss leisten konnten.¹⁹⁵ Nach Eröffnung der neuen Wasseranlage im

Frühjahr 1866 war bereits innert acht Jahren jede zweite Wohnung in Basel an das neue Versorgungssystem angeschlossen. Doch entgegen der behördlichen Auflagen orientierten sich Netzplanung und Versorgungsstrategie der privaten Betreiberfirma primär an der sozialen Struktur der jeweiligen Stadtquartiere und mithin an den Einkommensverhältnissen der Abonnenten: Priorisiert wurden vor allem Geschäfts- und Wohlstandsquartiere der Innenstadt sowie die mittelständischen Vorstädte.¹⁹⁶ Arbeitersiedlungen in Kleinbasel oder in der Breite wurden erst Ende der 1870er-Jahre an neue Leitungen angeschlossen, nachdem die Wasserversorgungsgesellschaft im Jahr 1875 verstaatlicht worden war. Zu diesem Schritt veranlasst sah sich das Baukollegium zum einen wegen des geplanten Kanalisationssystems, zum anderen spielten wohnungshygienische Reformpläne eine entscheidende Rolle.¹⁹⁷

Federführend bei der Modernisierung der Basler Wasserversorgung war Karl Sarasin, Ratsherr und Vorsteher des Baukollegiums.¹⁹⁸ Als aufgeklärter Hygienereformer setzte er sich dezidiert dafür ein, dass sauberes Trinkwasser auch die Haushalte der ärmeren Klassen erreichte, die unter zunehmender Wohndichte und steigenden Mietzinsen litten. Sarasin war Mitglied der Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige (GGG), die eine paternalistische Sozial- und Gesundheitspolitik verfolgte und eine «Belehrung der arbeitenden Klasse über gesundheitliche

Sauberes Trinkwasser auch für ärmere Haushalte

Verbesserung der Wohnungen» propagierte.¹⁹⁹ Die Hygienekampagne der GGG wollte die unteren sozialen Klassen zur Selbsthilfe mobilisieren, wobei man die Wohnkultur «der aus der ländlichen Umgebung zugewanderten Arbeiterschaft als fremd und <barbarisch>» stigmatisierte.²⁰⁰ Mit anderen Worten sollte mit dem günstigen Wasserstrahl aus dem zentralen Versorgungsnetz nicht nur sauberes Wasser in die Arbeiterhaushalte gelangen, sondern zugleich eine bürgerliche Wohnkultur «leicht und wohlfeil zugänglich» werden.²⁰¹

Dieser hygienische Zeitgeist kennzeichnete indes auch die osmanische Elite. Sie betrachtete die Wasserversorgung als eine moderne Stadttechnik, die dazu beitragen sollte, den allgemeinen Kulturstand urbaner Gesellschaften zu heben.²⁰² Insofern fügte sich die zentrale Wasserversorgung am Rhein wie am Bosphorus in den Rahmen einer am technologisch-industriellen Fortschritt sowie an globalen Konsum- und Sozialpraktiken orientierten Urbanität, die im 19. Jahrhundert von Verfechtern einer modernen Stadtentwicklung auf Weltausstellungen und anderen internationalen Plattformen unablässig propagiert wurde.²⁰³

Mit der Einrichtung der zentralen Wasserversorgungsanlage war das Wasserproblem Basels allerdings noch nicht endgültig gelöst. Die höhere Wasserzufuhr

erforderte zugleich eine technische Lösung des Abwassers. Zwar existierten vereinzelt Abwasserkanäle, doch die vermehrten Klagen der Einwohner über eindringendes Wasser und feuchte Wohnungen veranlassten die Basler Regierung, Pläne für ein zusammenhängendes Kanalisationssystem zu schmieden. Man setzte 1871 eine Kanalisationskommission ein, die nach vier Jahren eine Vorlage lieferte, welche im Sommer 1876 einem Referendum zum Opfer fiel. Es sollten weitere zwanzig Jahre vergehen, bis Basel über ein vollständiges Kanalisationssystem verfügte.²⁰⁴ Das gleiche Schicksal teilten indes in den 1890er-Jahren viele deutsche Städte. Gruner, der seine ersten Aufträge für Kanalisationsbauten in den 1880er-Jahren erhielt, war der Ansicht, dass neben technischen Herausforderungen auch finanzielle Gründe für das mangelnde Interesse deutscher Gemeinden an Abwassereinrichtungen eine Rolle spielten.²⁰⁵

Allerdings war die Einrichtung einer zentralen Wasserversorgung weniger kostspielig als der Bau einer systematischen Abwasserentsorgung, wofür auch dem osmanischen Staat die finanziellen Mittel fehlten.²⁰⁶ In manchen Fällen war aber ein zusammenhängendes Kanalisationssystem nicht zwingend erforderlich. So befand sich Istanbul dank der starken Strömung des Bosphorus und aufgrund der wenig ausgeprägten Industrialisierung in einer privilegierten Situation, so dass «die ungeklärte Einleitung der Abwässer nicht zu einem ›great stink‹ wie in London» im Sommer 1858 führte.²⁰⁷ Basel verfügte hingegen um die Jahrhundertwende über eine städtische Infrastruktur mit einem ausgebauten Wasserversorgungs- und Kanalisationssystem, das den urbanen Tiefenraum umgestaltete, um Krankheiten und Epidemien den Nährboden zu entziehen.²⁰⁸ Im Zeitalter industrialisierter Gesellschaften erschufen so gesehen die Rohrnetze einen neuen städtischen Wasserkreislauf der gereinigten Körper und Räume.

- 1 Zu den Versuchen, den Lachs wieder anzusiedeln, vgl. Cioc 2002, S. 185–192. Matzinger 2017, S. 151 ff. Weiss 2018.
- 2 Vgl. Blackbourn 2006, S. 102.
- 3 Vgl. Bürgin 1966.
- 4 Versuche, eine derartige Verordnung im Staatsarchiv Basel zu finden, sind gescheitert. Vgl. Hagmann 2015.
- 5 Die Urkunde ist abgedruckt in Huber 1910, S. 51–53.
- 6 Der Dompfropst von Basel verlieh Fischereirechte bis nach Istein, und selbst nach der Reformation und diversen Kriegsverlusten erhielten einzelne Domherren noch bis ins 18. Jahrhundert hinein Fischzinsen aus Istein in Geldform. Vgl. Schulin 1954, S. 78.
- 7 Vgl. StABS, Fischerei B 5, Urkunde vom 08.10.1575.
- 8 Vgl. Sieber-Lehmann 2021, S. 23–38.
- 9 Schickele 1932, S. 161.
- 10 Zur Geschichte des Rheins: Brönnimann; Rentzel 2024. Zur Geschichte des Ökosystems der Wiese: vgl. Golder 1991. Zur Vielfalt der gewerblichen Nutzung der Wiese in der Frühen Neuzeit: Weber 2021.
- 11 Bruckner 1751, S. 605.
- 12 Ebd., S. 60.
- 13 Gallusser 1981, S. 4.
- 14 StABS, Fischerei B 1, Handzeichnung L 78/131 Lachswaidt.
- 15 Zschokke 1905, S. 15.
- 16 Bloch 1783–1785, Erster Theil, S. 135.
- 17 Ebd., S. 134.
- 18 Vgl. Lelek; Buhse 1992, S. 34–36.
- 19 Vgl. Baldner 1666, o. S.
- 20 Norrmann 1796, S. 1579.
- 21 Bruckner 1751, S. 630.
- 22 Baldner 1666, S. 146.
- 23 Bruckner 1751, S. 634.
- 24 Vgl. Liebenau 1897, S. 167.
- 25 Nach der 1563 ins Deutsche übersetzten Fassung: Gessner 1563, S. 633. Vgl. ausserdem Zschokke 1905, S. 16–21.
- 26 Bloch 1783–1785, Erster Theil, S. 131.
- 27 Bürgin 1966, S. 161.
- 28 Allgemein zur Geschichte von Wasserrechten und Fischerei Gschwend; Sutter 2023. Zur einzigen Ausnahme, dem Angeln zur Versorgung von Kranken, Schwangeren und Kindbetherinnen, vgl. Gaugler 1926, S. 3.
- 29 Allgemein zur Fischerei: Vetter 1864. Liebenau 1897. Kuhn 1976. Müller 1989. Baumann 1994. Zeheter 2014. Geu 2015. Matzinger 2017.
- 30 Ab 1775 existieren Verzeichnisse über die im Kanton Basel vergebenen Fischweiden. Vgl. StABS, Fischerei A 2.
- 31 Müller 1989, S. 26–28.
- 32 Vgl. Hugger 1984, S. 13.
- 33 Vgl. StABS, Zunftarchive Mägd 20, Rhein- und Fischrecht, Memoriale und Bericht E. E. Gesellschaft zur Mägd an MegndH (meine gnädigen Herren) betreffend die Streitigkeiten zwischen E. E. Meisterschaft der Baszleren Fischeren und denen Klein-Hüniger Fischeren. dd. 28ten May 178(9).
- 34 Vgl. Frei 1954. Wanner 1976, S. 178–186. Simon-Muscheid 1988, S. 179 ff.
- 35 Vgl. Gaugler 1926, S. 13.
- 36 Vgl. Müller 1989, S. 20.
- 37 Mehr zu diesem Rheinrecht bei Gaugler 1926, S. 14.
- 38 Zur Geschichte der Rheingenossenschaft, vgl. Baumann 1994.
- 39 StABS, Zunftarchive Mägd 20, Rhein- und Fischrecht, Memoriale und Bericht E. E. Gesellschaft zur Mägd an MegndH (meine gnädigen Herren) betreffend die Streitigkeiten zwischen E. E. Meisterschaft der Baszleren Fischeren und denen Klein-Hüniger Fischeren. dd. 28ten May 178(9).
- 40 Weber 2021, S. 56.
- 41 Vgl. Wieland 1889, S. 37–85.
- 42 Zum Bau der Festung: vgl. Tschamber 1894.
- 43 StABS, Fischerei B 1, Besichtigung Der Herren Deputierten wegen des Lachsfangs bey der Wiesen mit dem sogenannten Wolffgarn.
- 44 Ebd., o. S.
- 45 Vgl. StABS, STA Bf 1 A5–17, Mandat vom 09.06.1647.
- 46 Vgl. Wieland 1889, S. 37–85.
- 47 StABS, Fischerei B 8.4, Nr. 22, Tagbuch der Abhandlungen bey den Conferenzen vom 20–23. Aug. in Huningen, vom 17–20. Sept. in Colmar.
- 48 Gaugler 1926, S. 27.
- 49 Krünitz 1777, S. 793.
- 50 Fluck 1974, S. 54.
- 51 Mone 1853, S. 77.
- 52 Vgl. StABS, Fischerei B 6.
- 53 StABS, Fischerei B 8.4, Nr. 22, Tagbuch der Abhandlungen bey den Conferenzen vom 20–23. Aug. in Huningen, vom 17–20. Sept. in Colmar.
- 54 So argumentiert auch Zeheter 2014.
- 55 Bloch 1783–1785, Theil I, S. 131.
- 56 Ebd., S. 133.
- 57 Vgl. Mertens; Kury 2013, S. 30.
- 58 Bruckner 1751, S. 632.
- 59 Zum frühneuzeitlichen Nasenfang an der Birs, vgl. Geu 2015, S. 36 ff.
- 60 Vgl. Vetter 1864, S. 16.
- 61 Baumann 1994, S. 95. Einen ausführlichen Vergleich verschiedener Fangmethoden bieten Mertens; Kury 2013.
- 62 Herbster 1931, S. 18.
- 63 Vgl. Vetter 1864, S. 15.
- 64 Kuhn 1976, S. 35. Baumann 1994, S. 117.
- 65 Vgl. Bernhardt 2016. Zum allgemeinen Einfluss der Naturgewalten auf die lokalen Fischbestände im Mittelalter: Hoffmann 2023.
- 66 Vgl. Frey 1932. Appenzeller 1995.
- 67 Jacob Burckhardt an Friedrich von Preen, 17. März 1872, in: Burckhardt 1947–1982, Bd. 5, S. 154.
- 68 Auderset; Schiedt 2021. Grundlegend für die Verbindung von Tier- und Stadtgeschichte vgl. Wischermann 2009. Atkins 2012.
- 69 Raulff 2015, S. 16.
- 70 SAB, 1099 0 19, Hess, Ernst: Antwort an den Bernischen Thierschutzverein betreffend seine Erwiderung in der Beilage des <Intelligenzblatt der Stadt Bern>, 12.07.1887 und des <Stadtblatt>, 13.07.1887.
- 71 Eidgenössische Viehzählungen, Bern 1866 ff.
- 72 Schiedt 2024.
- 73 Dokumente der städtischen Ausschreibungen dieser Dienste finden sich im StABS, Bau G 21 sowie im Archiv Settelen, A 2.3.1., 1884 ff.; A 2.3.4., 1908–1931; A 2.3.14, 1892; A 2.3.24., 1893–1925; B 2.3., 1894–1919.
- 74 StABS, Bau G 21, Basler Fuhrhalter-Verband, Adressliste im Schreiben des Basler Fuhrhalter-Verbands an den Vorsteher des Baudepartements, 13.12.1915.
- 75 Vgl. dazu Furger 2014a, 2014b, 2014c, 2014d, <https://independent.academia.edu/AndresFurger>, abgerufen am 21.11.2023.
- 76 Buri 1878, S. 46 f.
- 77 Ebd., S. 51.
- 78 StABS, PA 1123a B 4 (1), Protokolle der Kommission des Basler Tierschutzvereins inkl. der Öffentlichen Versammlungen.
- 79 Archiv Settelen, A 2.3.4., 1908–1931, Vertrag des Baudepartements Basel-Stadt über Fuhrleistungen pro 1931.
- 80 Merki 1999, S. 51.
- 81 Fischer 1979, S. 3.
- 82 StABS, Bau A 8.1, Burckhardt, Albrecht: Staatliche Arbeiterwohnungen in Basel, dem Finanzdepartemente eingegeben im Februar 1895. Burckhardt 2022b, S. 65.
- 83 StABS, Bau H 3, Brief des Baudepartements an Bürgermeister und Kleinen Rat, 24.11.1853.
- 84 StABS, STA DS BS 9 247, Rathschlag und Gesetzes-Entwürfe, 1859.
- 85 Ebd., S. 18 f.
- 86 Birkner 1981. Kreis 2015. Reese 1897.
- 87 Engel 2013. Führer 2013, 2016. Priemel 2013. Tagungsbericht 2011, <https://www.hsozkult.de/conferencereport/id/fdkn-122110>, abgerufen am 24.11.2024.
- 88 Kläger 1988, S. 45, Anm. 7. Fisch 1989.

- 89 StABS, PA 513a I C 1.5, Karl Rudolf Stehlin an J. J. Stehlin Burckhardt, 16.06. und 09.07.1872.
- 90 StABS, Spital A 13.2.
- 91 StABS, STA DS BS 9 449, Ratschlag und Entwurf eines Grossratsbeschlusses betreffend das Gundoldinger-Quartier, 1874.
- 92 SWA, H+I H 6, Das Handelskollegium an E. E. Rath, 06.12.1872.
- 93 StABS, STA DS BS 9 449, Ratschlag und Entwurf eines Grossratsbeschlusses betreffend das Gundoldinger-Quartier, 1874.
- 94 Mangold 1906a, S. 3f. Haerberli 1986, S. 38.
- 95 SWA, H+I H 6, Erster Jahresbericht, Mai 1874. Siehe auch: Panozzo 1985. Schneider 2013.
- 96 Beck 1983, S. 111f.
- 97 StABS, NOT 666 (Käufe Jurastrasse). StABS, STA H 43, 1887 (Anhang: Jurastrasse).
- 98 SWA, H+I H 6, Siebenter Bericht, 11.05.1880.
- 99 SWA, H+I H 6, Zwölfter Bericht, 28.05.1885, inkl. Rechnungsabschluss vom 31.12.1884.
- 100 Sarasin 1997, S. 68.
- 101 Beck 1983, insbes. Tabelle S. 25.
- 102 StABS, STA H 43 28-32, 1880-1886.
- 103 StABS, STA DS BS 8 67, Verwaltungsbericht 1900, Überblickstabelle 1870 bis 1900, S. 326.
- 104 StABS, Protokolle Grosser Rat: Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat betreffend die Übelstände bei Bauspekulationen, 09.04.1883.
- 105 Kaufmann 1930, S. 60.
- 106 StABS, NOT 1457, Protokoll der ordentlichen und ausserordentlichen Generalversammlung der Gundoldinger Terrain-Gesellschaft, 16.01.1894.
- 107 SWA, H+I H 9, Achter Bericht des Verwaltungsrates der Neuen Gundoldinger-Gesellschaft, 05.06.1902.
- 108 StABS, STA DS BS 2, 08.06.1895. SWA, H+I H 4.
- 109 Speiser-Sarasin 1935, S. 96 f.
- 110 Kozak 1899, S. 15-16.
- 111 «Eduard Riggenbach-Stückelberger, Nachruf», in: Schweizerische Bauzeitung 95/96, 1930, S. 230 f.
- 112 Zu Stübben: Albers 1975. Lampugnani; Albrecht; Bihlmaier 2017. Schützeichel; Lampugnani 2020.
- 113 StABS, Bau L 60, 14.07.1895.
- 114 Stübben 1890, S. 153 f.
- 115 StABS, Bau L 60, Bericht zum Projekt vom Februar 1896 für die Stadterweiterung von Basel im Westplateau, 06.02.1896. StABS, STA DS BS 9 Ratschläge 1102, 1141, 1161.
- 116 Bücher 1891.
- 117 Mangold 1906a.
- 118 Sarasin 1997, S. 77.
- 119 Mangold 1906b, S. 28.
- 120 Mangold 1905, S. 23 f.
- 121 Strohme, in: NZZ am Sonntag, 24.10.2021.
- 122 StABS, Bau L 60, 16.04.1894.
- 123 Ebd., 19.09.1894.
- 124 Ebd., 14.09.1895.
- 125 StABS, FD-REG 7a 3-3-4 (1) 7.
- 126 «Grundrentenbriefe zu gunsten des Gemeinwesens» (J. Fr. S.), in: BN, 08.10.1895.
- 127 Speiser-Sarasin 1935, S. 127 ff.
- 128 Nach Kozak 1899, S. 3 f. Salathin 1942, S. 78 f.
- 129 StABS, STA DS BS 9 1084. Mangold 1906a, S. 9.
- 130 StABS, STA DS BS 9 1838. Ergänzend: Ritter 2019.
- 131 «Ins Feuer mit dem Baurechtsvertrag», in: BN, 27.09.1912.
- 132 «Die Volksversammlung in der Burgvogtei», in: BN, 28.09.1912.
- 133 Kress 1990.
- 134 Gerber; Kriese 2019.
- 135 Baudepartement Basel-Stadt 2004. Burckhardt 1927, S. 157-201 und 218-227. StatJB 1921 ff.
- 136 Birkner; Rebsamen 1986, S. 225.
- 137 Bernoulli 1933. Schuhmacher 1933. Speiser-Sarasin 1935. Huber 2014, S. 226 f.
- 138 Burckhardt 1949. StABS, STA DS BS 9, Grosser Rat Basel-Stadt, Grossbasler Korrektionsplan, Grossratssitzung, 22.09.1949. StatJB 1921 ff.
- 140 Andersen 1994.
- 142 Burckhardt 2022a, S. 273.
- 143 Gasser; Härrli 2001.
- 144 Bühler 1963.
- 145 Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft 1968, S. 10-23.
- 146 Kreis 2015.
- 147 Für die folgenden statistischen Angaben siehe StatJB 1921 ff.
- 148 Kantonspolizei Basel-Stadt 2024: Strassenverkehrsunfälle, Jahresstatistik 2023.
- 149 Baudepartement Basel-Stadt 2002.
- 150 Baudepartement Basel-Stadt 1983.
- 151 Krupka 2022. UVEK 2023. Zeller 1992.
- 152 UVEK 2023.
- 153 Gruner 1906, S. XLVI. Mommsen 1962, S. 60. Zur engen Verbindung von Gas- und Wassertechnik siehe Münch 1993, S. 41.
- 154 Mommsen 1962, S. 37. Gruner 1987, S. 602-603. Vischer 2001, S. 83.
- 155 Gruner 1906, S. XLVI-XLVIII. Mommsen 1962, S. 31.
- 156 Haefliger 1984, S. 130.
- 157 Münch 1993, S. 29.
- 158 Haefliger 1984, S. 153.
- 159 Münch 1993, S. 27.
- 160 Ebd. und Osterhammel 2013, S. 261.
- 161 Kreis 2015, S. 35-37.
- 162 Haefliger 1984, S. 138. Tréfás; Manasse 2006, S. 110.
- 163 Gruner 1906, S. XLVI-XLVIII.
- 164 Haefliger 1984, S. 113.
- 165 Zur Wasser- und Bodenverschmutzung durch die Basler chemische Industrie Ende des 19. Jahrhunderts siehe den Beitrag von Forter in diesem Band und Forter 2000, S. 31-74.
- 166 Haefliger 1984, S. 144-147.
- 167 Ebd., S. 153.
- 168 Huber 1955, S. 109.
- 169 Zum Vertrag zwischen Brunn- und Bauamt und Gruner betreffs der Quellen im Käppelgraben siehe StABS, Staatsurkunde 1869, Übereinkunft zwischen dem Brunn- und Bauamt der Stadt Basel und Herrn Ingenieur Gruner von Basel betr. die Quellen im Käppelgraben bei Bottmingen, 1869.
- 170 Mommsen 1962, S. 85.
- 171 Ebd., S. 91-98. Vischer 2001, S. 83.
- 172 Mommsen 1962, S. 200.
- 173 Ebd., S. 214.
- 174 Staenglen gründete in Basel im Bereich von Gas- und Wasserwerken mehrere Aktiengesellschaften und war unter anderem Verwaltungsratsmitglied der Compagnie d'installation pour l'éclairage et le chauffage par le gaz, siehe Schweizerisches Handelsamtsblatt 16, 05.11.1898.
- 175 SWA, HS 198 G, Firmenarchiv Compagnie des Eaux de Skutari et Kadi-Keui Société Anonyme à Bâle, Geschäftsbericht 1893/94, S. 6.
- 176 Zu Gruners Engagement am Projekt siehe Mommsen 1962, S. 210-219 sowie Gruner 1893, S. 521. Zur Wasserversorgung der asiatischen Seite Istanbuls und zur Konzessionsvergabe siehe Dinçkal 2004, S. 111-116.
- 177 Mommsen 1962, S. 98 ff.
- 178 Siehe Gruner AG, <https://www.gruner.ch/de/ueber-gruner/standorte>, abgerufen am 02.01.2024. Zur Firmengeschichte siehe Mommsen 1962. Gruner 1987.
- 179 Zur traditionellen Wasserversorgung Istanbuls siehe «Die Versorgung der Stadt Konstantinopel mit Wasser und die öffentlichen Brunnen daselbst», in: Allgemeine Bauzeitung 1853, S. 36-66. Zur Geschichte der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung im 19. Jahrhundert siehe Dinçkal 2004.
- 180 Dinçkal 2004, S. 49.
- 181 Ebd., S. 112.
- 182 Eine kurze Zusammenfassung der Konzessionsvergabe und des Projektverlaufes enthält der erste Geschäftsbericht der Wassergesellschaft vom 30.11.1894: SWA, HS 198 G, Geschäftsbericht 1893/94, S. 3-8. Ausführlicher bei Dinçkal 2004, S. 111-134.
- 183 Gruner 1893, S. 521.

- 184 Dinçkal 2004, S. 43.
185 Ebd., S. 88 f.
186 Ebd., S. 91.
187 Ebd., S. 83. Siehe auch Çelik 1986. Marcinkowski 2007.
188 Gruner 1893, S. 521.
189 Siehe Dinçkal 2004, S. 125–127.
190 Ebd., S. 133.
191 Osterhammel 2013, S. 260.
192 Haefliger 1984, S. 130.
193 Janner 2012, S. 155.
194 Haefliger 1984, S. 141.
195 Ebd., S. 138.
196 Ebd., S. 179.
197 Ebd., S. 188 f.
198 Zu Sarasin siehe Wichers, Hermann: Sarasin, Karl, in: Historisches Lexikon der Schweiz 2017.
199 Haefliger 1984, S. 158.
200 Ebd., S. 164.
201 Aus einem Brief Karl Sarasins an die Kantonsregierung, hier zitiert nach Haefliger 1984, S. 135. Zur Geschichte der GGG siehe Janner 2015.
202 Dinçkal 2004, S. 84.
203 Topkaya 2023, S. 56. Zum Urbanisierungsprozess in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts siehe Lenger 2013.
204 Haefliger 1984, S. 194.
205 Zit. nach Mommsen 1962, S. 243.
206 Dinçkal 2004, S. 185.
207 Ebd., S. 186.
208 Osterhammel 2013, S. 260. Kritisch zur Modernisierung der Wasserversorgung Böhme 1988.

