Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Band: 127 (1949)

Artikel: Die bauliche Entwicklung der Stadt Basel : Klein-Basel, Vorstädte, heutige Stadt

Autor: Kaufmann, Rudolf

Kapitel: Die Entwicklung bis heute

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006924

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 17.09.2025

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

DIE ENTWICKLUNG BIS HEUTE

Die neuen Verhältnisse

Zur Zeit, da im 16. Jahrhundert auf baulichem Gebiet die öffentliche Initiative zurückging, besaß die Stadt eine rechtlich und organisatorisch wohl ausgebildete und technisch entwicklungsfähige Anlage. Die in alten Rechtsordnungen verwurzelten, brauchmäßig befolgten baupolizeilichen Normen waren nach Notwendigkeit durch Ratsbeschlüsse zu einer praktisch ausreichenden Regelung vervollständigt worden. Durch die schriftliche Fixierung und Überlieferung der Erhebungen und Urteile blieben auch in der zahlenmäßig größeren und auf vielerlei Aufgaben spezialisierten Gemeinschaft die Beständigkeit und Sicherheit der baurechtlichen Verhältnisse gewahrt. Je mehr aber in der Folge das Wachstum aussetzte und das Neue ausblieb, desto stärker wurde das Festhalten an der überlieferten Ordnung, und um so ausschließlicher wandte man sich dem Ausbau innerhalb der früher gezogenen Grenzen zu. Vor allem aus den Fünfer-Akten wird das charakteristische Bild ersichtlich: Je mehr der innerstädtische Verkehr die Handwerker mit ihrer Arbeit und ihren Lagern von der Straße verdrängte, desto deutlicher und häufiger meldete sich das Bestreben, jede Gelegenheit zu benützen, um durch An- und Ausbauten in den Häusern und Höfen und durch Beanspruchung von Allmend Platz zu schaffen. Wo es ging und der Nachbar sein Einverständnis gab, sicherte man sich durch Ausbrechen von Nischen in Brandmauern und von Fenstern in Giebelwänden kleine Vorteile, verlegte Werkstatt-Einrichtungen in die engen Höfe und war man umgekehrt eifrig bedacht, keine Schmälerung bisheriger Rechte und Vorrechte eintreten zu lassen. Ähnliche Erscheinungen hatten sich selbstverständlich auch schon früher bemerkbar gemacht.

Unterteilungsverbot für Hofstätten und Häuser

Offenbar als Folge des Stadtbrandes von 1417 und der vorübergehend notwendigen Aufnahme der Obdachlosen häuften sich die Unterteilungen von Hofstätten und Häusern. Sogleich schritt der Rat ein, um diese für das Gemeinwohl gefährliche Entwicklung aufzuhalten. Tatsächlich ist auch durch das 1419 erlassene Verbot der Teilung kleiner Häuser die drohende Zersetzung der bisherigen Ordnung verhindert worden. Daß der Prozeß schon vorher eingesetzt hatte und sogar vom Rat durch entsprechende Ermächtigung an

die Fünfer ermöglicht worden war, wurde in der Bekanntgabe der neuen und speziell als fürsorgliche Maßnahmen gegen Brandgefahr begründeten Bestimmungen ausdrücklich festgestellt: «Wand vorziten jn unser statt Basel ufgesetzt was, daz die funfe, so uber unser stette buwe gesetzt warent, von anrueffunge wegen erberen luten husere und hoefe geteilet hand, ettliche jn funf teile, minr oder me, als sich das gehiesche, die ouch nach derselben funffen erkantnisse mit gibs oder tilen wenden underslagen sind worden.» Auch handelt es sich um eine typische, in anderen Städten ebenfalls eingetretene Wachstumserscheinung. In Freiburg i. Ue. waren von den bei der Gründung ausgegebenen Hofstätten von 60 auf 100 Fuß einzelne im 15. Jahrhundert bis auf Streifen von sieben Fuß (zirka 2,1 m) Breite unterteilt. Die darauf errichteten Häuser waren somit noch kleiner als z. B. das auf der schmälsten Riemenparzelle am Spalenberg stehende Haus No. 28 mit 2,7 m Fassadenbreite. Der Vorgang war ein zwangsläufiger. Die Unterteilung von Hofstätten ist die Folge der eingetretenen Veränderungen in der wirtschaftlichen Struktur der Städte. Die großen in den Gründungsstädten ausgeschiedenen Parzellen entsprachen den Bedürfnissen der ursprünglichen Ackerbürger. Die Verkleinerung der Hofstätten hängt zusammen mit dem Aufkommen der selbständigen Handwerker und mit der Schaffung eines neuen Parzellentypes mit eigener baulicher Gestalt, dem mittelalterlichen Handwerkerhaus. Diese den besonderen Interessen der neuen Erwerbsschicht angepaßte Liegenschafts- und Hausform trat in Basel bereits bei der Erweiterung der Burchardschen Stadt auf und ebenso beim Ausbau der gegründeten Stadt Kleinbasel. Als dann durch die Entfaltung der städtischen Handwerkerbetriebe und die Vermehrung der Bevölkerung der Boden begehrter und an wirtschaftlich günstig gelegenen Stellen teurer und überhaupt schwerer erhältlich wurde, entstand die Gefahr, daß durch weitere Unterteilung der an sich schmalen Riemenparzellen auf die Dauer unerträgliche Verhältnisse geschaffen worden wären. Aus diesen besonderen Gründen wird auch die von den Gegenmaßnahmen anderer Städte abweichende Regelung in Basel verständlich. Während Bern als unterste Grenze eine Breite von 16 Fuß bestimmte und zuletzt sogar erlaubte, daß Häuser, die weniger als acht Fuß breit waren, vom Anstößer zwangsweise erworben werden konnten (Reinhard), verbot man in Basel grundsätzlich die Unterteilung kleiner Liegenschaften: «daz die funfe von dißhin kein hus me von yemandes anrueffunge wegen teilen noch underslahen heissen soellent.» Ausnahmen wurden einzig für große Liegenschaften vorgesehen: «es were denne, daz zwo personen ein soelich hus, daz sin wite, groesse und lenge wol hette, einhelleclich miteinander meindent ze teilende, und sich ouch yetwedere persone mit sinem teile, der jm mit dem loß wurde, begnuegen woelte lassen, ein soelich groß wit hus moegent die funf wol teilen.»

Entwicklung bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts

Von diesem die Gesamtinteressen der Bevölkerung schützenden und die Auferlegung von empfindlichen Beschränkungen nicht scheuenden Beschluß von 1419 sticht das Ver-

halten der Behörden seit dem 16. Jahrhundert merklich ab. Im Rahmen der brauchmäßigen und der verbrieften Rechte ließ man die Bauenden gewähren, auch dann, als durch die Verbauung der Höfe die Interessen aller Beteiligten zunehmend geschädigt wurden. Der gleiche Vorgang ist in anderen Städten ebenfalls zu beobachten und beruht daher auf allgemeinen Ursachen. Ähnlich verhält es sich mit den Maßnahmen gegen Mißbau. Noch zwischen 1519 und 1522 hatte der Rat «vor Bridathor inn der Malzgassen» eine umfangreiche Sanierung durchgeführt. 1518/19 sind zu diesem Zwecke um den Preis von 449 lb 17 ß 10 d «acht huszlin erkoufft» und 2 lb 12 ß 44 d» an denselben huszlin verbuwen» worden. 1521 einigte sich ferner der Rat mit dem Kloster St. Urban als Grundherrn über die Abtretung der «zwey hueser mitt iro hoffstetten in der Maletzgassen gelaegen, dero eins das frowenhus gsin, das ander ettwan Heini Hirtly ein schindelteck besaessen hatt, und aber die egenampten hueser alters und ungebuewen halb ze fal ab und zerstoerung kümmen sind, desshalb sy niemand me gebruechen und nützen hatt moegen und ouch wir uff anfordrüng des burgermeisters und rattz von Basel by wil nitt fermögen hand ze besseren oder büwen». Dem auswärtigen Kloster gegenüber verzichtete die Stadt auf das ihr zustehende Recht, die zerfallenen Häuser wegen Mißbau zu konfiszieren und erwarb die grundherrschaftlichen Ansprüche gegen eine Entschädigung von 17 lb, um in der Folge die beiden Gebäude ebenfalls zu renovieren. In späterer Zeit griff der Rat bei Mißbau wohl ein, wie z. B. 1631 «wegen erbawung des baufelligen haußes an der Schnidergassen», freilich ohne die Liegenschaft an sich zu ziehen, sondern indem er lediglich den Lohnherrn ermächtigte, «was die notdurft erfordert verschaffen zu machen, doch daß hernacher unser gn. hrn. umb ihren bawkosten vor allen creditoren widerumben ab der behausung bezahlt werden». An Stelle der früheren Konfiskation und freien Verwertung der wiederhergestellten Häuser war also nunmehr das Vorgangsrecht der Obrigkeit für Bauherstellungen im öffentlichen Interesse getreten, der Eingriff in das private Eigentum gemildert, aber wohl auch die Anwendung dieser Maßnahme eingeschränkt worden. Jedenfalls war der bauliche Zustand der Häuser oft bedenklicher Art. 1613 stürzten «etliche kleine Hinderhäuser am Birssig» ein, «es waren viele Ausbesserungen an Privat- und andern Gebäuden nöthig» (Wurstisen-Bruckner). 1622 «seind zu Basel auff dem Blumenplatz hinden am Schwanen zwey Häuser vom dach an biß an das fundament eyngefallen, außgenommen die vorderen mauren, so von quaderstucken gemacht» (Groß). Die im Verhältnis zwischen Stadtgemeinde und Liegenschaftsbesitzern eingetretenen Veränderungen, die negativ als wachsende Zersetzung der ursprünglichen baulichen Einheit zu Tage treten und positiv als größere Verfügungsfreiheit über das private Eigentum zu werten sind, stellen eine allgemeine Erscheinung dar. Besonders deutlich werden sie z. B. in der 1615 von der Stadt Bern erlassenen Verordnung sichtbar, in welcher zur Förderung der Steinbauten den Besitzern von alten Holzhäusern sogar gestattet wurde, mit den Neubauten in Stein einen Schuh weiter in die Gasse hinausrücken zu dürfen (Reinhard).

Andere Faktoren haben gleicherweise mitgewirkt bei der Wandlung des ganzen Gefüges. Von entscheidender Bedeutung war der Stillstand in der Bevölkerungsbewegung. Da die Gesamtzahlen nur mutmaßlich errechnet werden können, ist man auf die überlieferten Angaben über die Aufnahmen in das Bürgerrecht und in die Zünfte, sowie auf die Zahl der in der Stadt getauften Kinder angewiesen. Von 1529 bis 1600 wurden 2056 neue Bürger aufgenommen (Mangold), im 15. Jahrhundert dagegen allein unentgeltlich bei Kriegszügen 3982. Die Zahlen der neugetauften Kinder verbleiben in der Zeit nach 1560 bis 1600 im Bereiche von 4000 pro Jahrzehnt. Mit dem Aufhören des Zuwachses setzte sodann die wirtschaftlich bedeutsame Verschiebung ein in der Zusammensetzung der Stadtbevölkerung. Die Zahl der unselbständigen Hintersassen nahm zu, im 18. Jahrhundert waren nur noch die Hälfte der Stadtbewohner Bürger (P. Burckhardt). Die natürliche Folge war – wie schon erwähnt – der allgemeine Rückgang der Bautätigkeit und bei der privaten, die Verlagerung auf ergänzende Arbeiten. Wesentlich mitbestimmend wirkte auch der Umstand, daß die Stadt seit der Aufhebung der Klöster über einen großen Bestand an Gebäuden verfügte, der auf lange Zeit hinaus für die Bedürfnisse der Verwaltung genügte.

Diese durch das 17. und 18. Jahrhundert sich allmählich zur Norm entwickelnden Verhältnisse haben im Verein mit den Erschütterungen der napoleonischen Zeit und mit der 1833 erfolgten Trennung von Stadt und Land jene Schwächung herbeigeführt, welche in der Folge auch beim Aufbau der heutigen Stadt den Entscheidungen und Maßnahmen oft einen zögernden Charakter verlieh und vor allem das Schicksal der Altstadt mitbestimmte. Damit soll kein Urteil ausgesprochen werden. Die seit etwa 1830 in Basel einsetzende «moderne Entwicklung», die durch die Verwirklichung der Postulate der französischen Revolution zur Freizügigkeit und zur Erleichterung der Niederlassung führte, durch das Aufkommen der Maschine die Technik schuf und die industrielle Entfaltung ermöglichte, mit den neuen Verkehrsmitteln den Handel ausweitete und insgesamt eine fundamentale Veränderung der wirtschaftlichen Struktur der Stadt nach sich zog, diese Entwicklung hat in baulicher Hinsicht in einer für die historische Betrachtung verhältnismäßig kurzen Übergangszeit eine neue Ordnung und Form des Stadtbildes hervorzubringen vermocht. Beim Erwägen dessen, was verschwunden und anders geworden oder heute noch in Bildung begriffen ist, wird man die stete Veränderung, das Fehlen eines absoluten und erst recht eines ausgeglichenen oder gar idealen Zustandes als natürliche Tatsachen zu beachten haben. Bei einer solchermaßen sich möglichst von Wertungen freihaltenden Betrachtung ergeben sich aus dem jüngsten Abschnitt der baulichen Entwicklung der Stadt hauptsächlich zwei Phänome: die rasche Erweiterung des städtischen Bereiches und die in großem Ausmaße erfolgende Wandlung des alten Basel, beides gleichermaßen notwendige, vom Zeitgeist besonders geformte und der nachträglichen Kritik entzogene Leistungen. Dies festzuhalten ist kein Anliegen lokaler Geschichtsphilosophie, sondern notwendig zum Verständnis des eigenartigen Verlaufes bis auf den heu-

tigen Tag. Die mit den beiden Vorgängen verbundenen Fragen: Stadterweiterung, Innerstadtkorrektion, Altstadtsanierung und Erhaltung des Stadtcharakters, beschäftigen seit nunmehr hundert Jahren unabläßig die Öffentlichkeit. Vorgängig der Schilderung der einzelnen Probleme ist daher diesem Umstand Beachtung zu schenken.

Bedeutung und Eigenart der Lage haben Basel im Laufe der Jahrhunderte immer wieder das typische Gepräge einer an großen Verkehrsstraßen gelegenen und der kleinmaßstäblichen topographischen Beschaffenheit des Bodens angepaßten Stadt verliehen. Die günstige Verbindung mit fernen Orten war im Grunde stets ebenso entscheidend für die bauliche Struktur der Stadt wie die Enge des Birsigtales und wie die Lage am Rheinknie und im Grenzbezirk verschiedener Landschaften. Das Zusammendrängen der Siedlung erfolgte stets zwangsläufig, zunächst im Birsigtal, dann im erweiterten Bereich unter Einbezug der flankierenden Hügel, der anstoßenden Plateaus und des gegenüberliegenden Rheinufers. Der verfügbare Raum war im Verhältnis zu den vorhandenen Kräften und Erfordernissen jeweils ein beschränkter, und ist es bis heute geblieben. Basel befindet sich heute in einer ähnlichen Situation wie vor hundert Jahren: damals wurden die Stadtmauern zur lebensgefährlichen Fessel, heute sind es die Grenzen seines Territoriums. Das Disponieren innerhalb dieser durch die Verhältnisse auferzwungenen Konzentration wird einmal erschwert durch den Vorrang der materiellen Interessen der auf diesem Boden Niedergelassenen, zum andern durch die aus der langen Entwicklung resultierende städtische Struktur und drittens durch die gebotene Rücksichtnahme auf die überlieferten wertvollen Denkmäler aus der Vergangenheit. Dazu kommt, daß der disponierende Geist kritisch und vorsichtig zurückhaltend geworden ist durch die Erfahrungen aus der politischen Geschichte und aus der Handelstradition. Die intellektuell alle Risiken erwägende städtische Wesensart erfaßt alsbald auch die Zugewanderten. Man scheut den unbedenklichen Mut der Neuerer ebenso wie grundsätzliche Entscheide und nimmt sich darum die Zeit, große Fragen in ihre konkreten Bestandteile zu zergliedern und erst hierüber Beschluß zu fassen. J. J. Stehlin d. J., der als Sohn des an erster Stelle an der Stadterweiterung mitarbeitenden Bürgermeisters die große städtebauliche Veränderung in den fünfziger Jahren aus unmittelbarer Nähe miterlebte, hat später dieses Zögern und vorsichtige Abwägen ironisch charakterisiert: «Vorerst behielt diese bauliche Tätigkeit noch ihr gewohntes Tempo bei, wie überhaupt von der Entwicklungsperiode, welche sich schon ringsum ankündigte, unsere Stadt damals noch wenig Notiz nahm. Ruhig brannten ihre Öllaternen weiter, als Mülhausen schon längst mit Gas beleuchtet war. Noch lange wurden ihre Tore bewacht, nachdem sich die Nachbarschaft mit Basler Geld bereits neue Quartiere angelegt hatte. Noch wehrte man sich tapfer gegen die auf beiden Rheinufern anrückenden Eisenbahnen, welche ihre durchgehenden Linien beinahe erzwingen mußten.» Inzwischen sind die Bedingungen noch schwieriger geworden. Verkehrslage, Topographie und Grenzverhältnisse haben auch die Stadterweiterung seit 1859 in ein konzentrisches Wachstum gezwängt. Die alte städtische Mitte hat auf diese Weise keine Entlastung er-

langt, sondern ist vielmehr mit allen neuen und zusätzlichen Erfordernissen der Wirtschaft und des Verkehrs belastet worden. Während in anderen Städten, wie z. B. in Bern, neue Quartiere neben den bestehenden entstanden und der alte Kern unberührt blieb, erwuchs Basel zwangsläufig die doppelte Aufgabe, Neues zu schaffen und gleichzeitig das Alte weitgehend umzubauen und anzupassen.

Die Stadterweiterung

Erste Maßnahmen

Die Geschichte dieser jüngsten Stadterweiterung ist schon mehrmals und von verschiedenen Gesichtspunkten aus dargestellt worden. Für die Charakterisierung des Verlaufes genügt der Hinweis auf die städtebaulichen Maßnahmen. Diese setzen 1840 ein mit ergänzenden Vorschriften für das Bauen innerhalb der Stadt, längs den Rheinufern und später auch für die beiden Ufer des Birsigs. 1845 folgt das Gesetz über das Bauen an Straßen und Wegen außerhalb der Stadt. Die 1847 aufgenommenen Vorarbeiten für ein städtisches Baureglement führten zu einem 1855 abgelehnten Entwurf, der historisch als erster Versuch zu gelten hat, die bisherigen 1741 und 1770 kodifizierten traditionellen Richtlinien der Fünfer- und Gescheidsordnung mitsamt der Summe der speziellen Ratsbeschlüsse und den neu erforderlichen Regelungen zu einer Einheit zu verbinden. Bemerkenswert ist der entschiedene Wille, durch Verschärfung und Erweiterung der Auflagen den wirksamen Unterhalt der alten Stadtanlage zu sichern und durch neue Bestimmungen für die inskünftige Entwicklung vorzusorgen. Allgemein sollte die Angabe des Baurisses und die Eingabe eines Situationsplanes vorgeschrieben und vorgängig der Genehmigung eines Neubauprojektes die Bewilligung für den Abbruch bestehender Gebäude eingeholt werden. Für «Gewerbestätten (Feuer), Stallungen, Heubühnen, Soodbrunnen, Düngerstätten, Sammler, Dohlen, Zisternen» war eine besondere Bewilligung durch den Stadtrat vorgesehen. Die wichtigste Neuerung betraf die Einführung von Vorschriften für «Alignemente und Gesammt-Anlage». An Stelle der überlieferten Straßenfluchten mit ihrem mannigfach geknickten, uralte Eigentumsverhältnisse respektierenden Verlauf, sollten neue, den vermehrten Verkehrsbedürfnissen entsprechende treten, die zu Geraden vereinheitlicht gleichzeitig die Übersichtlichkeit in den Straßen zu erleichtern und die rationalistische Vorliebe für geometrisierte Formen zu befriedigen bestimmt waren. Nach der Ablehnung des vom Stadtrat vorgeschlagenen, das gesamte Baurecht umfassenden Reglementes wurden vom Kanton die für Bauten außerhalb der Stadt und die für die Neuordnung des Straßenwesens notwendigen Bestimmungen in zwei besonderen Gesetzen fixiert. Die Vorschriften für das Bauwesen bleiben fortan in solche für Gebäude und für Straßen unterteilt. Voran ging eine vorläufige Regelung für Neubauten. Auf Grund des Großratsbeschlusses über Bauten außerhalb der Stadt vom 10. Mai 1858 sind die Behörden mit Rücksicht auf

die zahlreichen Bauvorhaben zum Erlaß einer provisorischen Ordnung ermächtigt worden. Die wichtigste Neuerung bestand in der Verpflichtung, daß jedermann, der zu bauen beabsichtigte, gehalten war, hierfür eine Bewilligung beim Kleinen Rat einzuholen. Die definitive Ordnung brachte alsdann 1864 das Gesetz über die Hochbauten.

Die Grundlage für die Neuordnung des Straßenwesens bot das am 27. Juni 1859 erlassene Gesetz «über Erweiterung der Stadt». Bereits am 29. August genehmigte der Große Rat das weitere «Gesetz über Anlage und Correction von Straßen und über das Bauen an denselben». Die Tragweite der neuen Maßnahmen und ihre historische Bedeutung ist damals klar erkannt und vor allem im Ratschlag zu den Gesetzesentwürfen von 1859 auch deutlich und ausführlich dargelegt worden. Die Begründung der Vorschläge beruht zur Hauptsache auf den von J. J. Stehlin d. Ä. im März 1858 verfaßten «Einleitenden Betrachtungen zur Erörterung der Frage des regelmäßigen Anbauens vor den Thoren resp. Stadterweiterung». Der grundlegende Unterschied zur bisherigen Ordnung bestand in der vermehrten «Beschränkung und Beteiligung des einzelnen Eigenf thümers zum Besten der Gesammtheit. Das bisherige freie Gewährenlassen im Bauen aueigenem Grund und Boden ist nicht mehr vereinbar mit den Bedürfnissen und Anforderungen der Gegenwart, und wenn die Anlage neuer oder die Verbesserung alter Straßen und Gassen gefordert und dadurch den anstoßenden Liegenschaften Vortheile und Mehrwerth zugeführt werden, so dürfen die Kosten und Lasten dieser Herstellung und Verbesserung nicht mehr der Gesammtheit allein aufgebürdet bleiben, sondern es ist eine wirksame Betheiligung der Eigenthümer jener Liegenschaften dabei gerecht und angemessen».

Technisches Bureau 1857–62

Das Wissen um die Wichtigkeit der vollzogenen Änderungen war bei den Verantwortlichen zugleich verbunden mit einem ausgesprochenen Verständnis für die bevorstehenden praktischen Aufgaben. Bürgermeister J. J. Stehlin hat umsichtig und zielbewußt die Vorbereitung und Ausführung der Arbeiten gelenkt. Im Dezember 1857 wurde «in dem neu hergerichteten und noch ganz leeren untern Stübchen des Rathauses» als erster Vorläufer des heutigen Stadtplanbureaus das «Technische Bureau» installiert und Oberingenieur Hartmann von St. Gallen mit der Leitung betraut. Seit dem Frühjahr 1858 befand sich das Bureau im Zunftsaal zu Weinleuten. Der Auftrag an Hartmann ging auf Stehlin zurück. Mit dem Bürgermeister hat Hartmann auch eng zusammengearbeitet bis zu der im September 1860 erfolgten Unterstellung des Technischen Bureaus unter die Aufsicht des Präsidenten des Bau-Collegiums Karl Sarasin. Er verblieb dann noch bis Juli 1861 in diesem Amte. Sarasin hat ihn nicht ungern wegziehen lassen, weil Hartmann häufig zur Erfüllung eidgenössischer und privater Aufträge abwesend war und der Baudirektor zur Förderung der Arbeit eine ausschließlich für das Bau-Collegium tätige Kraft wünschte. Von Hartmann stammen die Plan-Unterlagen der beiden Gesetze von 1859. Er bearbeitete

auch die Pläne für die «neuen Quartiere der Stadt» und hatte nebenher die zahlreichen Baugesuche (nach einer Aufstellung Stehlins waren es 1858: 80, 1859: 152, 1860: 104) «zur Erzielung regelmäßiger Alignements» zu kontrollieren. Da das Technische Bureau zudem die neuen Quartierstraßen ausstecken und nivellieren mußte, war es mit Arbeit reichlich versehen, die zur Hauptsache von dem im April 1858 auf sechs Monate als technischer Adjunkt engagierten Ingenieur Tichy aus Prag und seinen Nachfolgern Fecht und Moser mit dem von Beginn zugeteilten Geometer Rudolf Falkner (dem späteren Regierungsrat und Vorsteher des Baudepartements) sowie dem Schreiber und Dessinateur Sidler erledigt wurden. Bis zum Ausscheiden Hartmanns hatte das Technische Bureau die Pläne für die Erweiterung der Stadt bis zu den Ringstraßen in Großbasel und in Kleinbasel rheinabwärts bis Klingentalgraben-Sperrstraße ausgearbeitet, die Entwürfe für die Quartierpläne «auf dem Mostacker, im Göllert, für die Kasinostraße» (St. Jakobsstraße) geliefert, die Profile für die neuen Straßen und die Detailsituationen sämtlicher Stadtgräben und Befestigungswerke erstellt, spezielle Aufträge wie z. B. «Pläne und Profile für die neue große Dohle in der Eschenvorstadt und für Ableitung des Wassers von der Malzgasse nach dem Rhein durch die St. Albanvorstadt» besorgt. «So hat sich also» – schrieb Hartmann in seinem Schlußbericht – «die ursprüngliche Kommission, welche nur die Korrektion einiger Straßen um den neuen Bahnhof herum zum Ziele hatte, nach und nach in ein ständiges Baubureau verwandelt, dessen Tätigkeit sich auf das ganze Straßennetz der Stadt ausdehnte, infolge der Bestrebungen der hohen Regierung, ein regelmäßiges Anbauen an sämtlichen Straßen zu befördern. Dadurch entstand dann sukzessive der Straßennetzplan, oder vielmehr in allgemeinen Umrissen, der Plan für eine neue noch größere Stadt, der vollkommen geeignet scheinen dürfte, in seiner weiteren Ausbildung den Bedürfnissen des geselligen, bürgerlichen und Handelsleben der blühenden und unternehmenden Stadtbevölkerung zu entsprechen. Das technische Bureau hatte von Anfang an keine andere bestimmte Instruktion als die einzige mündliche: die einlaufenden Baubegehren prompt und zuvorkommend zu erledigen; daß das Bureau bestrebt war, dieser Forderung vollkommen zu entsprechen, werden fröhlich alle diejenigen bezeugen, welche mit dem Bureau zu tun hatten und wenn der hohe Kleine Rat ebenfalls die Geschäftsführung des Bureaus befriedigend anerkennt, so werde ich mit Vergnügen diese drei Jahre dieser Kommission gewidmet haben, und die angenehmste Rückerinnerung bewahren über die Amts- und Geschäftsverhältnisse wie ich solche während meiner Anwesenheit in Basel nach allen Seiten hin zu erfahren Gelegenheit hatte». Zu Handen des Bürgermeisters Stehlin fügte er in einem persönlichen Begleitschreiben hinzu: «Ich habe in demselben einige Worte nach Ihrer gefälligen Andeutung eingeschaltet; im übrigen ist es sehr trocken und sächlich gehalten um ja nirgends anzustoßen». Nach alter Sitte erhielt Hartmann ein Präsent im Werte von zirka 500 Franken und der also Beschenkte schrieb darauf an Bürgermeister und Rat: «Für keine Bemühung in meiner langen Praxis bin ich auf so großmütige und ehrenvolle Weise belohnt worden, als durch Sie! hochgeehrte Herren!

bei Übersendung des kostbaren Tafelstückes und des rühmlichen Zeugnisses. Es blühe und wachse die edle, liberale Stadt Basel!»

Bautätigkeit

Auf Antrag des Bürgermeisters wurde im Frühjahr 1862 der Posten des Kantons-Ingenieurs geschaffen, und diesem Beamten des Bau-Collegiums sind gleichzeitig die Funktionen des bisherigen Leiters des Technischen Bureaus übertragen worden. Erster Kantons-Ingenieur wurde der vorher bei der Centralbahn tätige Ingenieur Johannes Merian. Dieser hatte sich bereits seit 1857 aus eigener Initiative mit Studien für die projektierte Stadterweiterung, die Anlage neuer und die Korrektion bestehender Straßen beschäftigt, seinen Vorschlag in einem «Alignements-Plan» niedergelegt und im Januar 1858 den Behörden eingereicht. Im Begleitbericht bezeichnete er als seine «Grundideen» u. a. die «Zuwerffung der Stadtgräben und Verwendung des Platzes theils zu öffentlichen Promenaden, theils zu einer rings um die jetzige Stadtmauer laufenden Straße». Für die projektierten Hauptstraßen sah er eine Breite vor von 50 Schuh (15 m), für die «Verbindungsstraßen» eine solche von 30 Schuh (9 m), für die Straßen längs den Eisenbahnlinien 40 Schuh (12 m). Bei der Ausführung ist man später nirgends unter 40 Fuß gegangen, «die meisten Straßen erhielten eine Baulinienbreite von 50 Schuh und einige Ausnahmen sogar, wie die St. Clarastraße, die Leimenstraße, eine Breite von 60 Fuß». Während Merians Amtstätigkeit sind die in den generellen Plänen von Hartmann projektierten Straßen definitiv festgelegt, die Bau- und Straßenlinien vom Kleinen Rat beschlossen und die Anlagen selbst je nach Bedürfnis ausgeführt worden. Bei der Anlage der sogenannten Spekulationsstraßen, die im genehmigten Plane vorgesehen waren, «wurden die Eigentümer angehalten, das Terrain zur Straße dem Staate ohne alle Entschädigung abzutreten und ebenfalls die Kosten der Planierungsarbeiten zu übernehmen». Bei der Erweiterung bestehender Straßen übernahm der Staat in der Regel einen Viertel, jeder Anwänder hatte drei Achtel zu bezahlen, die Planie erfolgte zu Lasten des Staates. Die erste Trottoir-Anlage hatten überall die Anwänder zu bestreiten. Auch die Korrektionen wurden vom Kantonsingenieur vorbereitet und geleitet. Der schrittweise Ausbau des neuen Straßennetzes und die im Stadtinnern erfolgten Korrektionen lassen sich aus seinen Jahresberichten von 1862 bis 1874 bis in die Einzelheiten verfolgen. In Verbindung mit den Jahresberichten des Bau-Collegiums von 1834 bis 1862 bilden diese Rapporte eine wichtige Quelle für die detaillierte Stadtbaugeschichte der Übergangszeit.

Bezeichnend für den organischen Verlauf ist der Beginn im Kleinen. Der Wohnungsmangel in der überfüllten Stadt führt zu einer Häufung privater Bauvorhaben im offenen Gebiet, die Errichtung der Bahnhöfe außerhalb der Stadt bedingt die Anlage zweckmäßiger Verbindungen mit dem Zentrum. Das Augenmerk ist zunächst auf die Beseitigung der alten, in ihrem Verteidigungswert längst überholten und im Unterhalt kostspieligen Stadtbefestigung gerichtet. Durch den Abbruch der Mauern und die Auffüllung

der Gräben wollte man in erster Linie das hinter den Mauern an den Rondenwegen gelegene Land einer rationellen Bebauung erschließen und ebenso durch Ausbau des Straßenzuges längs dem äußeren Grabenrand eine ringförmige Rochadelinie für den Verkehr nach und in den Außenquartieren schaffen. Da indessen – ähnlich wie früher bei den Vorstadtbildungen – die Bebauung auch gleichzeitig an den von den Stadttoren ausstrahlenden Landstraßen einsetzte, war man gezwungen, das Weichbild um die Stadt in einer für absehbare Zeit ausreichenden Tiefe in eine einheitliche Bauordnung einzubeziehen. Auf diese Weise sicherte man die gleichmäßige bauliche Nutzung der Landflächen zwischen den Radialstraßen und vermied die Wiederholung der seiner Zeit in der alten Stadt eingetretenen Abriegelung dieser Zwischenstücke. «Wobei man sich noch ziemlich allgemein einen künftigen erweiterten Stadtabschluß in Gestalt einer hinausgeschobenen Linie dachte.» Schwierig gestaltete sich infolge der vorhandenen und praktisch kaum zu verändernden Struktur des Straßennetzes in der alten Stadt der Ausbau der Verbindungen vom Stadtinnern in die projektierten Außenquartiere. Man mußte sich damit begnügen, an Stelle der bisherigen Tore und Törlein und überall dort, wo vor dem Erdbeben Stadtausgänge vorhanden gewesen waren, die Straßen auszubauen. Als letzte neue Öffnung entstand 1882 der Stadtausgang beim alten Lohhof. Erst mit diesem Durchbruch ist aus der bisherigen Sackgasse der Steinenvorstadt eine Durchgangsstraße und in der Folge eine der wichtigsten Verkehrsadern in der Talstadt entstanden. – Mit dem weiteren Wachstum der Stadt sind aus der eigenartigen Struktur des Verbindungsnetzes besondere Schwierigkeiten entstanden für die flüssige Führung des heutigen Verkehrs.

Stadtplanbureau 1896–1901

Als sodann nach 1890 die im Stadterweiterungsplan aus dem Jahre 1859 vorgesehenen Möglichkeiten ausgenützt und die neuen Quartiere bis an die Ringstraßen im Ausbau begriffen waren, wurde das Baudepartement 1895 ermächtigt, «bis auf weiteres Herrn Ingenieur Ed. Riggenbach gegen entsprechende Honorierung mit der Ausarbeitung von Projekten und definitiven Plänen für die Stadterweiterung zu beauftragen», und ein Kredit bewilligt für die Vorarbeiten und die Anstellung der erforderlichen Hilfskräfte. Vertraglich erhielt Riggenbach den Auftrag «zur Ausarbeitung derjenigen Skizzen und Projekte, welche die Stadtplancommission oder deren Subcommission für die Aufstellung eines rationellen Stadtplanes nötig hat». Die außerordentlichen Aufgaben erheischten indessen nach kurzer Zeit eine besondere Organisation der Arbeit. Auf Antrag des Regierungsrates ist daraufhin vom Großen Rat durch Beschluß vom 11. Juni 1896 für die Dauer von drei Jahren unter Riggenbachs Leitung ein «Specialbureau für Erweiterung und Korrektion der Stadt» geschaffen worden. Damit beginnt der jüngste bis in die Gegenwart reichende Abschnitt in der baulichen Entwicklung der Stadt mit der nunmehrigen Erschwerung der Entscheide durch die Doppelaufgabe, gleichzeitig und nach einheit-

lichen Dispositionen die Erweiterung der Stadt mit Einschluß der Bebauungspläne für die Landgemeinden und die Korrektionen in den alten Teilen Basels zu projektieren. Der stetig wachsende Umfang des Aufgabenbereiches erforderte die Weiterführung des Spezialbureaus bis Ende des Jahres 1901. Von da an übernahm wiederum der Kantonsingenieur die Leitung der Planarbeiten. Wichtigere Projekte und Studien wurden bis 1930 von Riggenbach als Aufträge bearbeitet. Interessant ist, daß bei der Beratung und beim Vollzug der neuen Maßnahmen das Bewußtsein, wiederum an einem bedeutungsvollen Abschnitt in der Stadtentwicklung angelangt zu sein, kaum mehr zum Ausdruck kam. Das neu zu Schaffende erschien zu sehr nur Folge eines schon seit längerer Zeit durch Überlegungen vorbereiteten und sachlich eingetretenen, bereits als «normal» betrachteten Vorganges. Mit Hilfe von Teilrevisionen der Gesetze von 1859 und des Hochbautengesetzes von 1895 sicherte man die Anpassung an die neuen Verhältnisse. Die Unterscheidung der beiden Baubezirke innerhalb des «alten Stadtabschlusses» und im «erweiterten Stadtrayon» wurde beibehalten, letzterer lediglich elastischer definiert als «diejenigen Gegenden außerhalb des alten Stadtabschlusses, welche durch Beschluß des Regierungsrates und Publikation im Kantonsblatt in den so bezeichneten Bezirk aufgenommen worden sind oder in Zukunft aufgenommen werden» (§ 166 HBG, 1895). Die vermehrte Notwendigkeit, den einheitlichen Ausbau der neuen Quartiere gesetzlich zu sichern, führte zur Ermächtigung zum Erlaß besonderer Vorschriften «hinsichtlich der Bebauungsart der Grundstücke, sowie der Dimensionen und Bauart der Fassaden (§ 11 HBG 1895). 1904 wurde diese Ermächtigung, von der bisher der Große Rat einzig «bei Anlegung von neuen oder bei Korrektion von bestehenden Straßen» Gebrauch machen konnte, erweitert durch die Ausdehnung der Kompetenz auf «einzelne Stadtteile». Auf der Grundlage der «Speziellen Bauvorschriften» ist die Stadterweiterung bis zum Erlaß des ersten Bauzonenplanes im Jahre 1919 ausschließlich gelenkt und gestaltet worden.

Inzwischen führten der Ausbau der neuen Quartiere und das Aufkommen und die rasche Verbreitung neuer Verkehrsmittel zu weiteren Komplikationen und Problemen. Mit dem Bauzonenplan von 1919 ist praktisch mit Ausnahme der Grünzonen das ganze Kantonsgebiet für die Bebauung freigegeben und durch Bestimmung der jeweils zulässigen Bauklasse der Ausbau geregelt worden. Die Fragen der Stadterweiterung verloren damit vorübergehend ihre ursprüngliche Wichtigkeit, die vorzukehrenden Maßnahmen wurden auf Bebauungspläne für einzelne Siedlungen und Quartiere beschränkt. Um so stärker trat seither die Dringlichkeit von Korrektionsmaßnahmen hervor. Die Vergrößerung der Stadt seit 1859 hat auch außerhalb des alten Stadtabschlusses korrekturbedürftige Stellen entstehen lassen, wobei als neue Ursache der erfolgte Wechsel in der Bauart hinzutrat, der Übergang von der offenen ein- und zweigeschossigen zur geschlossenen mehrgeschossigen Bebauung. In einem Budgetpostulat (1930) von Dr. Ebi und in Eingaben des Ingenieur- und Architektenvereins wurde für die Bearbeitung der heutigen, meist als «städtebauliche» bezeichneten Fragen die Schaffung eines ständigen Stadtplanbureaus

verlangt. Die Sektion Basel der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz unterstützte diese Vorschläge und verwies auf die in architektonischer Hinsicht ungenügende Berücksichtigung des Stadtbildes bei der generellen Planung der Erweiterungen und Korrektionen. Auf Drängen der damaligen Großratskommission für die Beratung des generellen Bebauungsplanes für die innere Stadt ist 1931 das ständige Stadtplanbureau errichtet worden.

Die Innerstadt-Korrektion

Maßnahmen bis 1850

Die zu Beginn des 19. Jahrhunderts ausgeführten Straßenkorrektionen blieben in Bezug auf Anlaß, Art und Umfang im Rahmen der bisher üblichen gelegentlichen Maßnahmen. Sie dienten meist nur zur Verbesserung der Verhältnisse in einem kleinen Bezirk. Einen Sonderfall bildet die im August 1805 erfolgte Verbreiterung der Straße in der alten Vorstadt ze Crüze. Auf Drängen der Bewohner hatten die Behörden schon 1804 die Entfernung der an die schmale Straße grenzenden Friedhofmauer des ehemaligen Predigerklosters zugesagt. Ausgeführt wurde die Korrektion aber erst, nachdem in nächtlicher Stunde die Anstößer im Komplott mit anderen Verschworenen die Mauer eigenmächtig niederrissen und dabei bis auf wenige gerettete Reste die berühmten Totentanz-Wandbilder aus dem 15. Jahrhundert zerstörten. «Die im Dunkel gebliebenen Rädelsführer waren namhafte Herren aus den ersten Kreisen der Stadt, vor allem die Hausbesitzer der Gegend, dann aber auch gewisse auf gute Beutestücke für ihre Sammlungen erpichte Kunstliebhaber» (Daniel Burckhardt). Einige Jahre später wurden an der Sporengasse die Häuser zwischen der School und der Brotlaube abgebrochen und die Neubauten auf einer bereinigten Straßenlinie errichtet (Burckhardt-Finsler). 1821 mußten am unteren Steinenberg der Eselturm, Wasserturm mitsamt Anbauten dem Neubau des Stadtcasinos weichen, ohne daß indessen für den Straßenverlauf in der Gesamtsituation eine Änderung eingetreten wäre.

Erst gegen Ende der dreißiger Jahre setzen die in größeren Zusammenhängen geplanten Korrektionsmaßnahmen ein. Im Vordergrund steht die Verbreiterung der Zugänge zur inneren Stadt. 1837 gelangte der «Spalenschwibogen samt Wohnung an eine öffentliche Steigerung und ist bereits samt Wohnung abgebrochen; an letzterer Statt hat sich der Käufer verpflichtet eine Behausung hinzustellen, bey welcher auch auf passende Unterbringung des öffentlichen Brunnens nach Vorschrift Bedacht zu nehmen ist». Im folgenden Jahre verhandelte das Bau-Collegium mit «L. Stadtbehörde wegen Beitrag an die Eisengasse-Correction». Das Zunfthaus der Schiffleute wurde mitsamt den Verkaufsbuden auf der Rheinbrücke erworben und abgebrochen, die alte Schifflände erhöht. Gleichzeitig traf die kantonale Baubehörde «Einleitungen zur Correction des dortigen steilen Strassenteils und zur Wegbrechung des Rheintores». 1839 «wurden die vom Staate übernommenen baulichen Leistungen zur Correction und Verschönerung der Eisengasse in Vollzug ge-

setzt; das Rheintor wurde abgetragen, die Abfahrt von der Rheinbrücke verbessert und zu diesem Ende auch ein Anstand, der sich mit den Gastgebern zum Knopf und zur Krone, wegen Benützungsrecht der auf der Schifflände sich befundenen Baugrube und wegen daheriger Entschädigung an dieselben erhoben hatte, theils gerichtlich ausgetragen, theils gütlich erledigt. Das neue Zoll- und Wachthaus an der Rheinbrücke wurde soumissionsweise einem Baumeister zur Ausführung übertragen». Auch der Lindenturm «unten am St. Albanweg» (Mühlenberg) soll «auf Wunsch der Stadtbehörde zum Behuf der dort vorhabenden Straßenkorrektion» abgetragen werden. Ermöglicht wurde den Behörden diese gleichzeitige Inangriffnahme verschiedener Korrektionsunternehmen durch die rege private Baulust, so daß von staatlicher Seite verhältnismäßig wenig Mittel aufgewendet werden mußten. Das Vorgehen ist ersichtlich aus dem Bericht über die 1840 begonnene Korrektion am Ausgang der oberen Freienstraße: «Mit Großrats-Genehmigung wurde der Eschenschwibbogen zum Abbrechen veräußert und bald darauf schritt denn auch der Käufer des Schilthofes an den Beginn seiner Baute (Gebäude der nachmaligen Basler Handelsbank), wofür Regierung und Stadtbehörde einerseits Bedingungen aufgestellt und anderseits Bewilligungen zum Vorrücken in die Strassen Allment erteilt hatten. Auf der gegenüberliegenden Seite wurde die ehemalige Staatsschreiberwohnung an öffentlicher Steigerung veräußert, und zwar unter Bedingungen, welche eine Erweiterung der dortigen Straße und eine Verschönerung bezwecken. Nachdem der Eigentümer des Schilthofs durch Ankauf in die Rechte und Verpflichtungen des Käufers der Staatsschreiberwohnung eingetreten und der zuerst aufgesetzte Termin für die Neubaute um ein Jahr verlängert worden war, trat nun gegen Ende des Jahres ein dritter Käufer an die Stelle des ersten, welcher nach Plan und Vorschrift an die Erbauung eines neuen Gebäudes schreiten wird.»

Wie sehr bei der Disposition aller dieser Maßnahmen die Aufmerksamkeit auf die alte Stadtanlage beschränkt blieb, zeigen die Bemühungen des Stadtrates, die kantonalen Behörden für das «Projekt eines neuen Quartiers auf dem Areal des Steinenklosters» zu interessieren. Auch das Bau-Collegium beschränkte sich darauf, neben der zwar systematisch aber gemächlich betriebenen Verbesserung der Zugänge zu den Vorstädten, die durch private Bauvorhaben ermöglichten Teilkorrektionen auszuführen. So erfolgte 1843 «eine Hauptcorrection» in der «Gegend beim Pfarrhaus und bei der Kirche zu St. Peter, mit der dann auch bauliche Verbesserungen an beiden Gebäuden verbunden wurden». 1851 bewilligte der Rat einen Beitrag an die projektierte Erweiterung der St. Albanvorstadt bei der Einmündung der Malzgasse. Als Vorbote der in den fünfziger Jahren langsam mit den Stadterweiterungsplänen reifenden größeren Korrektionsabsichten ist die Weisung zu betrachten, welche 1846 das Bau-Collegium erhielt: In den Stadttoren keinerlei «auf den Einbau bezügliche Bauarbeiten mehr ausführen zu lassen, sondern sich auf den Unterhalt des auswendigen, als Mauer und Dachung zu beschränken». Aber während man hier in dieser Richtung zögernd vortastete ist eben um den neuangelegten Bahnhof vor der St. Johannvorstadt die erweiterte Stadtbefestigung vollendet worden.

Anpassung an die neuen Verhältnisse bis 1870

Schrittweise und veranlaßt durch Petitionen der Grundeigentümer vollzog sich seit 1852 die Umstellung. Zunächst gestattete man den Anwändern die Abtragung der Ringmauer bis auf eine Höhe von 7 bis 10 Schuh, sodann ließ man «durch die Straßeninspektion an verschiedenen Orten Untersuchungen vornehmen über etwaige Anbringung von Trottoirs und empfahl, «die Frage einer zweiten Rheinbrücke und der damit zusammenhängenden Straßen und weitern Communikationen mit Rücksicht auf die Interessen des Publikums, der Stadt und der Eisenbahnen im allgemeinen vorberaten zu lassen» (1853). Leider ist diese großzügige und vorausblickende Idee nicht rechtzeitig verwirklicht worden. In Verbindung mit dem Bau des Postgebäudes erfolgte die Verbreiterung der unteren Freienstraße. Die Eröffnung des Badischen Bahnhofes erforderte die Schaffung eines neuen Stadtausganges bei der Clarakirche. Zu diesem Zwecke wurde 1854 das Clara-Bollwerk hinter der Kirche abgetragen und gleichzeitig der Stadtgraben bis zum Riehentor aufgefüllt. Hauptanliegen der kantonalen Bauverwaltung aber waren während der ganzen Zeit, den wachsenden öffentlichen Baubedarf (Schul- und Pfarrhäuser usw.) zu befriedigen und in vermehrtem Ausmaße für einen schicklichen Unterhalt der Staatsliegenschaften zu sorgen. Mit besonderem Eifer widmete man sich der Restauration der Martinskirche, Clarakirche und des Münsters. Seit 1857 zwang indessen die private Bautätigkeit das Bau-Collegium die Korrektion der Straßen vor den Toren an die Hand zu nehmen, so beim «Nauen- und Nonnengäßlein, Hardsträßlein, Brückliberg (Zürcherstraße) und am Anfang des Göllertsträßleins, wo eine öffentliche Anlage und ein Parallelweg errichtet worden war». Eine durchgreifende Änderung hatte die durch die Verfassungsrevision 1858 ermöglichte Vereinigung und Übernahme des gesamten Bauwesens durch den Kanton zur Folge.

Die Leitung des Bau-Collegiums übernahm Ratsherr Karl Sarasin, eine klarblickende und tatkräftige Persönlichkeit. Zusammen mit Bürgermeister Stehlin, der vor allem die auf weite Sicht angelegte Stadterweiterung lenkte, hat Sarasin in verständnisvoller Ergänzung die dem Staate zufallenden neuen baulichen Leistungen mit Energie betrieben. Beiden kommt ein großes, aber kaum unterteilbares Verdienst zu am Ausbau der Stadt bis 1874. Mit dem Eingreifen Sarasins wird die Tätigkeit der Bauverwaltung sogleich von einer höheren Warte aus organisiert. Imponierend ist der nunmehrige souveräne Überblick über den Aufgabenbereich, das konsequente Voranstellen der wichtigsten allgemeinen Arbeiten. Unter dem Eindruck der Cholera-Epidemie im Jahre 1855 werden alsbald Straßenkorrektionen benützt zur gleichzeitigen Anlage von Dohlen. Als erstes Werk entstand der heutige Rheinweg in einer durchschnittlichen Breite von 35 Schuh. Vorher «trieb sich auf dem holperigen Wege Geflügel umher, Wäsche wurde getrocknet, mit einem Wort, es schien dort von einer Ordnung irgend einer Art gar keine Rede zu sein». Die bisherigen 44 in den Rhein mündenden Ableitungen aus den anstoßenden Häusern wurden in eine staatliche Längsdohle unter der Straße geleitet. «Der talus gegen den Rhein ist mit Bruch-

steinen gepflastert. Verschiedene Abfahrten und Treppenanlagen vermitteln den Verkehr mit dem Wasser. Gleichzeitig wurde das obere Rheintor (Lesser-Türlein) entfernt und dadurch eine Correction der dortigen Zufahrt ermöglicht, die vor der Waisenhausliegenschaft laufende Zwingelmauer wurde beseitigt und das Zwingelhöfli zum Rheinweg gezogen. Längs des Rheines wurden am rechten Ufer Baulinien bestimmt, sowohl oberhalb als unterhalb der Brücke». Deutlicher als früher kommt in den bei jeder passenden Gelegenheit verwirklichten Teilkorrektionen ihre Zugehörigkeit zu einer Gesamtkonzeption zur Geltung, in welcher die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der sanitarischen Einrichtungen, die Maßnahmen gegen Brandgefahr und für Beseitigung von Verunstaltungen mitberücksichtigt sind. So erfolgte 1859 zur Erleichterung einer Korrektion am Kohlenberg der Ankauf eines alten Magazins; «zur Ermöglichung einer zweckmäßigen, in jeder Hinsicht nötigen Correction hinter dem Münster der Ankauf des Diesbacherhofes oder Kohlinschwibbogens, wobei es sich überhaupt darum handelt, die Umgebung des Münsters auf eine dieses herrlichen Denkmals früherer Baukunst würdige Weise, in Übereinstimmung zu bringen». Mit offensichtlicher Genugtuung konstatierte Sarasin im Jahresbericht 1860 nach Hinweis auf einen die jüngste Bautätigkeit der Stadt lobenden Artikel «in einem geachteten Blatt aus der östlichen Schweiz» (NZZ.): «Es sind außer den laufenden kleineren Besorgungen zwar nicht viele großartige oder sehr bedeutende Bauwerke und Correctionen ausgeführt, dagegen aber manches allerdings sehr Bedeutende bereits angebahnt und begonnen worden; mehr als kaum jemals in früheren Jahren sind weitaussehende Projekte ins Auge gefaßt und ist ihnen die gründlichste Vorberatung wiederholt gewidmet worden». Neben der Verbesserung der Elisabethenstraße als Zufahrt zum Bahnhof mit Einschluß des Klosterberges wurden damals im Stadtinnern am Grünpfahlgäßchen, in der Sporen- und Eisengasse, Spalenvorstadt, in Kleinbasel bei der sog. «Meerenge» und in der Webergasse Änderungen vorgenommen, dabei Hausecken abgeschrägt, Trottoirs mit Asphalt belegt, das Dachwasser der Häuser durch Ausläufe unter dem Trottoir abgeleitet. Gleichzeitig förderte Sarasin den Ausbau der Promenaden auf dem früheren Festungsareal; auf Beginn des Jahres 1861 wird ein Stadtgärtner angestellt für die einheitliche Aufsicht, Leitung und Verwaltung. Zur Vorbereitung der Birsigkorrektion erhalten die Techniker Pressel und Hartmann den Auftrag, «eine genaue Untersuchung (mit der sich s. Z. schon der allzufrüh verewigte Herr Ingenieur Stehlin beschäftigte) des Birsigbettes und seines Nivellements in der Stadt vorzunehmen und Ratschläge und Anträge zu hinterbringen». Rudolf Falkner übernimmt die Verpflichtung «binnen 4 Jahren sämtliche Katasterpläne für den großen und kleinen Stadtbann aufzunehmen». Die «neue Numerierung der Häuser und die Erneuerung der Straßenbezeichnung» wird im Zusammenhang mit der Anlage des Grundbuches vorberaten. Im Großen und im Kleinen wird überall das im öffentlichen Interesse Erforderliche vorgekehrt. Die Erkenntnis, daß in einer städtischen Siedlung von der Größe des damaligen Basels alle für das Gemeinwohl notwendigen baulichen Einrichtungen entweder vom Staat selbst an die Hand genommen, wie z. B. Kanalisation,

Abfallbeseitigung usw., oder beaufsichtigt werden müssen, wie z. B. dauerhafte Erstellung der Bauten, hat Sarasin konsequent befolgt und entwickelt.

Erstaunlich ist das Ausmaß der in jenen Jahren von der aufstrebenden Stadt übernommenen Leistungen. Um hierüber eine Vorstellung zu vermitteln, seien aus der Tätigkeit im Jahre 1862 lediglich die Straßenbauten aufgezählt. Es wurden ausgeführt: Die Korrektion an der Oberen Webergasse, der Ausbau der Klingentalstraße, Nauenstraße und eines Teils der St. Jakobstraße, die Fortsetzung der Güterstraße, die Korrektion der Margarethenstraße von der Spitalscheune bis zur Güterstraße, die große Korrektion vom St. Elisabethen-Ausgang bis zum St. Albantor in Verbindung mit dem Abbruch der Stadtbefestigung und der Erstellung und dem Nivellement des Aeschenplatzes, die Fertigstellung der Abfahrt zum Rhein beim Seidenhof. Begonnen wurde mit den Arbeiten an der Mostacker- (heutige Holbeinstraße) und Leimenstraße und am Holbeinplatz. Ein vorläufiger Stadtausgang wurde neben dem Fröschenbollwerk für Fußgänger und Fuhrwerke errichtet, die Missionsstraße, sowie die Allschwilerstraße bis zum Nonnenweg korrigiert, die neue Straße von der obern Klybeck bis an die Wiese vollendet, der untere Rheinweg erstellt, die beiden Teichausläufe überwölbt und Landevorrichtungen für die Flöße geschaffen, der Klingentalgraben angelegt. Daneben wird nach den Richtlinien des Effnerschen Gutachtens die Arbeit an den Promenaden aufgenommen. Im Stadtgraben nächst dem St. Johann-Tor entsteht eine Baumschule, Composthaufen werden angelegt, Bodenverbesserungen vorgenommen, die Bäume auf den öffentlichen Plätzen und Baumpflanzungen von toten Ästen, Moos und Misteln gereinigt, kranke Individuen entfernt und durch Nachwuchs ersetzt, auf den Kirchplätzen Blumengruppen gepflanzt und Einfriedungen verschiedener Art erstellt, «wobei Herr Schuster (Stadtgärtner) nur bedauerte, daß alle diese Schutzmittel nicht im Stande sind, die Hunde gänzlich abzuhalten». – Charakteristisch ist die gleichzeitige Beanspruchung durch Korrektionen in der Innerstadt und Neuanlagen vor den Toren. Der Umfang und die Intensität der von der Bauverwaltung ausgeführten Arbeiten erinnern an die großen Anstrengungen der Stadt beim Wiederaufbau nach dem Erdbeben. Mit dem Wachstum der Stadt vergrößert sich der Aufgabenbereich später noch beträchtlich, im Verhältnis zur Bevölkerungszahl dagegen ist die Beanspruchung nie mehr so groß gewesen.

Neue Schwierigkeiten seit 1870

Zu Beginn der siebziger Jahre war der Anschluß der neuen Quartiere vor den Toren an die alte Stadt im wesentlichen vollendet. Durch einen im Oktober 1872 vom Großen Rat zur Beratung überwiesenen Anzug L. Maring kam die Diskussion über die Innerstadtkorrektion auf breiter Basis in Gang. Der Kleine Rat wurde durch diesen Anzug eingeladen «zu berichten, in welcher Weise und in welchen Zeitfristen diejenigen Arbeiten im Innern der Stadt vorgenommen werden können, welche den Bauausgaben der Stadterweiterung und Stadtverschönerung in dem äußern Rayon entsprechen und welche theils auf

Straßenkorrektionen, theils auf Salubrität oder auf sonst nothwendig gewordene Bauten Bezug haben». Anläßlich der Überweisung des Anzuges wurden aus der Mitte des Großen Rates als dringliche Unternehmen genannt: die Kanalisation der Stadt, die Korrektion des Birsigs, die Erweiterung der Gerber- und Sporengasse und Freienstraße, die zweite Fahrbrücke über den Rhein. Von besonderem Interesse ist die Reaktion Sarasins. Das Bau-Collegium wandte sich in seinem Berichte an den Kleinen Rat gegen die vom Anzugsteller offenbar mündlich gewünschte Vorlage eines verbindlichen Planes über die Ausführung aller erwogenen Korrektionen: «Einen Bauplan aufzustellen für Unternehmungen, die vollständig unbestimmt, noch nicht einmal projektiert, noch weniger beschlossen sind, über deren Notwendigkeit und Opportunität die Ansichten auseinandergehen, kann von keiner Behörde verlangt werden. Es ist jedermann erinnerlich, wie im Jahre 1865 ein solcher Plan für die auf die Stadterweiterung bezüglichen Arbeiten verlangt wurde. Es wurde damals versucht, diesem Wunsche entgegenzukommen. Allein auch dieser Versuch, die Zukunft regeln, kommenden Beschlüssen vorgreifen zu wollen, mißglückte, weil ein Vorgehen in größeren baulichen Unternehmungen nicht bloß durch ein aufgestelltes Schema, sondern auch durch die praktischen Bedürfnisse, durch den Stand der Finanzen, durch die größere oder kleinere Tätigkeit der ausführenden Behörden bedingt und beeinflußt wird». Dem Kleinen Rate wurde empfohlen, im Korrektionsprogramm die Förderung der Salubrität (Sanierung) und die Erleichterung des Verkehrs (Korrektion) voranzustellen. Von den eigentlichen Korrektionsmaßnahmen sollte der Bau einer zweiten Rheinbrücke in erster Linie an die Hand genommen werden, weil nur auf diese Weise «von einem sozusagen totalen Umbau der Hauptverkehrsstraßen unserer Stadt abgesehen» werden könne. Der Kleine Rat schloß sich dieser Auffassung an. In seiner Antwort erinnerte er in einem historisch wertvollen Überblick an die Veranlassung der Stadterweiterung durch die Bautätigkeit und den Eisenbahn-Bau, an die ergriffenen gesetzlichen Maßnahmen und die bisher ausgeführten Etappen, um alsdann den Nutzen dieser Leistungen für die Altstadt zu unterstreichen: «Das St. Albantal, die Malzgasse, das Brunngäßli, die St. Elisabethenstraße, die Steinenvorstadt mit ihrer Umgebung, der Kohlenberg, die Kanonengasse, die Leonhardsstraße, der Leonhardsgraben, die alte Fröschgasse, der Petersplatz, die Hebelstraße, der Petersgraben, die kleine Stadt vom Rappoltshof bis zum Waisenhaus nebst dem durch alle diese Straßen von den dahinterliegenden Quartieren her vermittelten Verkehr haben erst durch die Stadtöffnung diejenige natürliche Entwicklung erhalten, deren sie aus Fortifikationsgründen teils seit ihrem Bestehen, teils wenigstens seit Jahrhunderten beraubt gewesen sind». In den Jahren 1858/72 sind nach Schätzung des Kleinen Rates für die Innerstadtkorrektion Fr. 900 000 ausgegeben worden, für die Stadterweiterung Fr. 1 300 000 und für staatliche Hochbauten Fr. 2 500 000. Für die noch vorgesehenen Korrektionen wurde sodann eine Abstufung nach ihrer Dringlichkeit empfohlen. An die Spitze stellte der Kleine Rat die Erweiterung «der seit Menschengedenken zwar schon einmal erweiterten Sporengasse». Auch die später nötig werdende direkte Verbindung

zwischen der Gerbergasse und dem Fischmarkt findet Erwähnung, «da es indessen hauptsächlich auf den Verkehr mit der Rheinbrücke ankommt, so wird man wohl darauf kommen, von einer solchen zweiten Straße, die dem großen Verkehr wenig nützt, abzusehen». Ebenso zurückhaltend beurteilte der Kleine Rat die Vorteile einer Erweiterung der Freienstraße: «Eine zweite Rheinbrücke wird für den Verkehr viel mehr leisten als jede Verbreiterung dieser Straße, die nach wie vor eine enge bleiben und als ein Bild früherer Zeiten dastehen wird. Eine nur einigermaßen ausgiebige Korrektion dieser Hauptstraße Basels würde bedeutend höher kommen als auf eine Million Franken, ohne doch das Entsprechende zu leisten». Diese – besonders im Vergleich mit dem bei der Stadterweiterung bewiesenen Elan – auffallend resignierte Beurteilung der Vorteile größerer Korrektionen in der Innerstadt ist damals aus der Auffassung erwachsen, daß seit dem Aufkommen der Eisenbahn der Fernverkehr auf den Straßen praktisch bedeutungslos geworden sei und der übrige Stadtverkehr um das Zentrum herumgeführt werden müsse. Deshalb hatte man bereits 1865 eine direkte Verbindung über den Birsig zwischen dem Bahnhof und den neuen Quartieren auf dem Westplateau geschaffen. Die damals eifrig propagierte Erstellung eines «Steinentorviaduktes» wurde zurückgestellt, aus Ersparnisgründen und weil trotzdem eine Verbindung durch das Tal notwendig erschien. Auf die architektonischen Nachteile einer Brücke über das Birsigtal vor der Steinenvorstadt machte der Kleine Rat 1872 noch besonders aufmerksam. Aus dieser Grundidee der Umleitung des Verkehrs wird auch der Stoßseufzer verständlich, daß «eine richtige, naturgemäße Überführung der alten, mit Mauern – auch unter sich gegenseitig – abgeschlossen gewesenen Stadt in eine offene Stadt, recht eigentlich mit der Erstellung einer zweiten und einer dritten Brücke hätte beginnen müssen».

Die Schwierigkeiten, die mit einer modernen Stadtplanung und einer im voraus festgelegten Erweiterung und Korrektion verbunden sind, treten hier erstmals deutlich in Erscheinung. Denn der Große Rat folgte bei der Beschlußfassung nicht der vom Kleinen Rat verfochtenen Grundidee, sondern verschob 1873 den von den Bewohnern seit 1843 verlangten Bau der zweiten Rheinbrücke. Erst 1877–1879 ist alsdann die Wettsteinbrücke errichtet worden und 1880–1882 die Johanniterbrücke. Die Aufmerksamkeit galt ausschließlich dem alten Stadtzentrum. Die Erweiterung des Postgebäudes erforderte zunächst die Verbreiterung der Gerbergasse. Beim Beschluß der Maßnahmen folgte man 1873 indessen wiederum der Grundidee des Kleinen Rates und beschränkte die Eingriffe auf lokale Verbesserungen. Durch Erwerb der bergseitigen Liegenschaften bis gegenüber der Mündung des Pfluggäßleins wurde eine Korrektion ermöglicht, welche für die Gerbergasse bei der Post eine Fahrbahn von 28 Fuß und Trottoirs von total 14 Fuß ergab, auf der anschließenden Strecke bis zum Gerberberg begnügte man sich mit einer künftigen Straßenbreite von total 32–35 Fuß. Im Abschnitt zwischen Pfluggäßlein und Leonhardsberg ist vorsorglich eine Baulinie auf die heute noch in die Gasse vorspringenden Häuser Nr. 50–58 gelegt worden. Beim «Stöcklein», am Ausgang zum Barfüßerplatz, erfolgte

sodann durch Ankauf der Häuser eine Verbreiterung des Endstückes der Gerbergasse auf 35 bis 45 Fuß. Ähnlich sparsam und aus alleiniger Berücksichtigung des innerstädtischen Lokalverkehrs wurde mit der Korrektion der oberen Freienstraße begonnen. 1883 legte man an der schmälsten, 7,5 m breiten Stelle eine Baulinie auf die weit vorspringenden Häuser zwischen Kaufhaus- und Barfüßergasse. Sofortige weitere Maßnahmen erschienen nicht angebracht, weil «seit Erbauung der oberen Rheinbrücke der Fahrverkehr überhaupt sehr abgenommen hat». Die 1884 und 1889 beschlossenen Baulinien für die mittlere Freiestraße mit einem regelmäßigen Abstand von 10 m brachten lediglich an den bisherigen engsten Stellen (5,85–7 m) eine wirksame Verbreiterung, obwohl inzwischen sich die Verkehrsbedürfnisse stärker bemerkbar gemacht hatten. Um so angelegentlicher war man bestrebt, den unregelmäßigen Verlauf der historischen Straßenflucht auszumerzen, wofür 1889 sogar eine ästhetische Begründung zu geben versucht worden ist. Preisgegeben wurde die frühere Grundidee erst anläßlich der Erstellung der Marktgasse, und auch damals nur zögernd und sukzessive.

Umstellung auf den Durchgangsverkehr

Zunächst beschloß der Große Rat 1887 zur Ermöglichung der Birsigkorrektion und Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Fischmarkt und unterer Gerbergasse den Abbruch der School und der erworbenen Metzgernzunft. 1888 ermächtigte er den Regierungsrat zum Ankauf der übrigen Liegenschaften zwischen Sporengasse und Birsig. 1889 genehmigte er sodann den Vorschlag, das nach Erstellung der Straße verbliebene Areal an Private wiederum zu verkaufen. Durch ein Initiativbegehren wurde dieser Beschluß bekämpft. Daraufhin beschloß der Große Rat die provisorische Freilegung des Marktplatzes und stellte den definitiven Entscheid über die spätere Verwendung des Areals aus. In der Volksabstimmung vom 7./8. Dezember ist dieser Entscheid mit 2470 Ja gegen 260 Nein vom Souverän gebilligt worden. Nachdem im Frühsommer 1890 das bisherige Quartier abgebrochen war und der Marktplatz seine heutige Größe erlangt hatte, wiederholte der Regierungsrat in seinem neuen Ratschlag die bereits 1889 geäußerten und vom Ingenieur- und Architektenverein in einer Eingabe an den Großen Rat unterstützten Bedenken gegen die Freihaltung des neuen Platzteiles und empfahl, das Areal für einen Verwaltungsbau zu verwenden: «Es sind vor allem ästhetische Bedenken, welche sich gegenüber einer Belassung des jetzigen (provisorischen) Zustandes mit aller Entschiedenheit geltend machen. Das Mißverhältnis in den Dimensionen des Platzes, der Mangel einer entsprechenden architektonischen Umrahmung, die Art der Einmündung einzelner Straßen, zumal der Eisengasse, sind Übelstände und Häßlichkeiten, deren Belassung Basel wahrlich nicht zur Ehre gereichen würde; das Rathaus, welches dem bisherigen Markte sein charakteristisches Gepräge gab, verliert auf dem ungebührlich in die Länge gezogenen freien Raume alle Wirkung und Bedeutsamkeit». Einzelnen Überlegungen wird man die Berechtigung nicht absteiten können, indessen beweist gerade dieses Beispiel, wie gefährlich sich verallgemeinerte

einseitige Auffassungen in städtebaulichen Entscheiden auswirken können. Hier handelte es sich um ästhetische, aus dem traditionellen Bilde abgeleitete und durch zeitgenössische architektonische Meinungen verstärkte Bedenken, sonst waren es meist überbetonte wirtschaftliche und später häufig verkehrsmäßige Interessen, die auf Kosten eines organischen Ganzen dominierten. Da überdies auch die hohen Belastungen des Staates ins Feld geführt wurden, welche durch die Freihaltung des für Fr. 907 000 erkauften Areals entstanden waren, entschied sich schließlich der Große Rat für die erneute Überbauung, ernannte eine Kommission und ermächtigte diese, einen Wettbewerb auszuschreiben zu Erlangung von geeigneten Projekten für die Gestaltung des Marktplatzes und Bebauung einer Fläche von 500 m² bis höchstens 600 m² zwischen dem alten Kornmarkt und der Stadthausgasse. Nachdem indessen die Großratskommission im Juni 1891 das von der Jury mit dem 2. Preis ausgezeichnete Projekt zur Genehmigung vorgelegt hatte, beschloß der Rat am 6. Juli die Belassung des vergrößerten Marktplatzes, und dieser Entscheid wurde in der Volksabstimmung vom 22./23. August angenommen.

Die Entwicklung hat die Richtigkeit der von der Mehrheit vertretenen Auffassung alsbald bestätigt. Der durch die Korrektionen erleichterte Verkehr nahm zu, wohl gleichermaßen infolge des stetigen Wachstums der Stadt und der attraktiven Wirkung der verbreiterten Straßen. Die nächste Notwendigkeit zur Korrektion ergab sich in der Schwanengasse. Da hier gleichzeitig noch das letzte Teilstück der Birsigkorrektion bevorstand und das ganze Stadtgebiet vom Fischmarkt abwärts mit Inbegriff der Schifflände im Niveau des Rheinhochwassers lag, beschloß der Große Rat 1893 eine Korrektion umfassender Art für die Zukunft vorzusehen. Das Gesamtprojekt wurde 1899 vorgelegt und 1900 genehmigt und brachte die Vollendung der Birsigkorrektion bis zum Rhein, die Höherlegung der Schifflände, den Neubau der Mittleren Rheinbrücke und die Festsetzung neuer Baulinien im ganzen Bezirk. Auch stadtaufwärts zog die Vergrößerung des Marktplatzes rasch weitere Änderungen nach sich. Als 1895 die erste, über den Marktplatz führende Linie der Straßenbahn eröffnet worden war, erwies sich die 1888 beschlossene Verbreiterung der unteren Gerbergasse auf 9 m als ungenügend, weshalb nunmehr auch auf die Häuser gegen den Birsig eine Baulinie gelegt und die Korrektion unverzüglich vorgenommen werden mußte. Noch bis in die siebziger Jahre hatte man bewußt eine Planung betrieben, welche die Altstadt mehr oder weniger unverändert als Zentrum in einen erweiterten Bereich einfügen wollte, und dieser Auffassung war man auch noch in den achtziger Jahren im wesentlichen verpflichtet geblieben. Jetzt aber trat eine neue Konzeption in den Vordergrund: die Erkenntnis, daß die nunmehrigen Korrektionsnotwendigkeiten nicht nur lokale Verbesserungen verlangen, sondern in größeren Zusammenhängen sich auswirkende Maßnahmen, daß es sich dabei um Eingriffe in die gesamte Struktur der alten Stadtanlage handle, deren Ziel der Einbau der Stadtmitte in das gesamte städtische Verkehrsnetz sein müsse. Aus diesen Gründen wurde 1892, vorerst als Sonderprojekt, die Erstellung einer Aufstiegstraße von der Post zur Gewerbeschule verlangt und vorgesehen.

Als erste und einzige Etappe einer solchen direkten Fahrverbindung des Zentrums mit dem Westplateau entstand die verbreiterte Schnabelgasse. Der Vollausbau unterblieb, weil das Projekt technisch und volkswirtschaftlich nicht befriedigen konnte. Ähnlich erging es dem vom Großen Rat 1900 genehmigten Plan für die Korrektion der inneren Stadt zwischen Fischmarkt, Post und Petersgraben, mit dem einerseits die Verkehrsverhältnisse allgemein verbessert und die Sanierung der Altstadt eingeleitet werden sollte. Mit Ausnahme der Sanierung und Korrektion zwischen Fischmarkt und Rhein sind nur kleine Teile dieses Projektes zur Ausführung gelangt: Ein Abschnitt der Rümelinsplatz-Münzgäßlein-Korrektion, sowie vereinzelte Korrektionen anläßlich von Neubauten auf Grund der nunmehrigen Baulinien. Die nach dreißig Jahren von Ed. Riggenbach durchgeführte Revision des Gesamtplanes ist dem Großen Rate 1930 vorgelegt worden. Mit der Behandlung dieses Entwurfes für einen generellen Bebauungsplan für die Innerstadt beginnt der aktuelle Abschnitt.

Das Korrektionsproblem an sich, das oft widerspruchsvolle Vortasten, das Experimentieren und das lange Andauern des Prozesses sind allgemeine Erscheinungen, die sich in alten, langsam gewachsenen Städten stärker auswirken als in jüngeren Gründungsstädten und in Basel schwierig zu meistern sind wegen ihrer Verquickung mit den topographischen Verhältnissen in der Altstadt im Birsigtal. Sie sind die Folgen des im 19. Jahrhundert vollzogenen Überganges zur modernen Großsiedlung. Von der Lösung der praktisch aus allen Lebensfragen einer zur Masse vergrößerten Siedlungsgemeinschaft resultierenden Aufgaben ist das Schicksal der Stadt abhängig. Darum ist auch in Basel – wie in anderen Städten – die Innerstadtkorrektion über alle örtlichen und zeitlichen, sachlichen und persönlichen Zufälligkeiten hinaus zu einem Anliegen von geschichtlichem Ausmaß geworden. Die Lösung verlangt eine sukzessive Synthese aller Forderungen von vitaler Geltung. In diesem Ganzen müssen die wirtschaftlichen, technischen hygienischen, sozialen, kulturellen und ästhetischen Bedürfnisse berücksichtigt werden. Die Schwierigkeit liegt auch heute wie von jeher im befriedigenden Ausgleich zwischen den verschiedenartigen Verlangen. Diese treten nunmehr stärker hervor. Durch die Masse der Interessenten werden die Ansprüche in ihrer Größe und Intensität gesteigert, ihre Berechtigung wird bewußt und speziell begründet und vertreten. Die Gefahr erwächst aus der Überschätzung einzelner Funktionen, aus dem Verlangen, von einem vereinzelten Interessenstandpunkt aus das Ganze bestimmen und formen zu wollen. Auch das Gedeihen einer modernen Stadt beruht auf der Verständigung Aller.

Die Altstadtsanierung

Es entspricht der allgemeinen Stadtentwicklung, daß auch in Basel seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Maßnahmen erforderlich wurden, um in der Altstadt der baulichen Verwahrlosung Einhalt zu gebieten und die Wohnverhältnisse und Arbeitsbedin-

gungen hygienisch zu verbessern. Zwar ist unsere Stadt von den krassen Begleiterscheinungen des damaligen raschen Wachstums und der völligen Veränderung anderer Städte verschont geblieben. Es kam nicht zur Bildung der an vielen Orten entstandenen Elendsviertel, in denen die Bewohner unter in jeder Hinsicht bedenklichen Bedingungen in verfallenden Häusern zusammengepfercht leben mußten. Trotzdem ist auch in Basel infolge der beträchtlichen Zunahme der Bevölkerung auf praktisch unveränderter Wohnfläche eine auf die Dauer unerträgliche und gefährliche Verschlechterung der Wohnverhältnisse eingetreten, unter der aber nicht nur die eine Schicht der Ärmsten, sondern mit wenigen Ausnahmen die ganze Bevölkerung zu leiden hatte. Infolgedessen ist verhältnismäßig frühzeitig, vor allem unter dem Eindruck der verheerenden Cholera-Epidemie im Jahre 1855 und dank dem energischen Eingreifen von Karl Sarasin, die schlimmste Gefahr behoben worden. Dieser gnädige Verlauf ist auch zum Teil auf die trotz allen An-, Ein- und Aufbauten widerstandsfähig gebliebene Stadtanlage und auf das über alle politischen Reibereien dominierende städtische Zusammengehörigkeitsgefühl der Bevölkerung zurückzuführen. Da auf den alten Hofstätten wegen ihrer geringen Größe die Überbauung der Hinterhöfe nur in beschränktem Maße möglich war und das in Basel seit dem Regime der Zünfte übliche vermischte Nebeneinanderwohnen Angehöriger aller Schichten auch beim Zuzug der neuen Bevölkerungsteile beibehalten wurde, ist die allgemeine Sättigung erreicht worden, bevor sich völlig unhaltbare Zustände auszubilden vermochten. Dennoch ist heute eine gründliche Sanierung der Altstadt ebenso dringlich wie die Behebung der Verkehrsschwierigkeiten in der Innerstadt, und zwar deshalb, weil damals wohl die primären Zersetzungserscheinungen mit Erfolg bekämpft worden sind, ohne aber das Übel an der Wurzel zu treffen. Auch diese seltsame Konstellation gehört in ihren Grundzügen zu den typischen Erscheinungen, die heute sozusagen in allen alten Städten auftreten. Basel gebührt das Verdienst, unter der großen Zahl der seit etwa 1930 in Vorschlag gebrachten Reformen, mit Hilfe der Arbeitsrappen-Behörden ein Sanierungsprojekt entwickelt zu haben, das umfassend und konsequent den komplizierten Verhältnissen gerecht zu werden versucht, und in verschiedener Hinsicht sogar vorbildlich geworden ist für entsprechende Maßnahmen in anderen Städten. Auch auf diesem Sachgebiete ist ähnlich wie bei den Korrektionsmaßnahmen erst nach Ablauf einer für die Zeitgenossen zwar reichlich langen, im Rahmen der historischen Entwicklung der Stadt aber trotzdem kurzen Zeitspanne aus den inzwischen gesammelten Erfahrungen die Einsicht erwachsen in die mannigfach verwebten Ursachen und das Verständnis für die verschiedenen Bedürfnisse.

Die Ursachen

In Basel sind drei Faktoren voranzustellen: die seit dem späten 16. Jahrhundert stagnierende Entwicklung hatte eine Überalterung der baulichen Anlagen zur Folge; sodann ist durch die immer wieder zu erwähnenden topographischen Verhältnisse die Raumnot in der befestigten Stadt ausschlaggebend für die seit dem Ende des 18. Jahrhunderts ein-

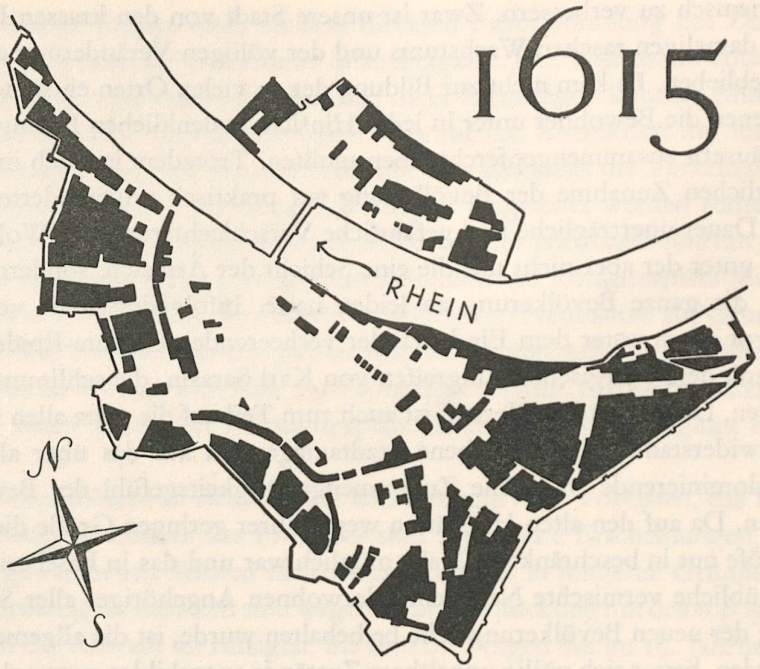


Abb. 15. Die Stadt Basel im Jahre 1615.

Schwarz = Freiflächen innerhalb der Stadtbefestigung

	Großbasel	Kleinbasel	Basel
Flächeninhalt (inkl. Rheinufer) ...	1 122 000 m²	204 250 m²	1 326 250 m²
Freiflächen	454 550 m² = 40,5 %	66 525 m² = 32,6 %	521 060 m² = 39,3 %

Berechnung und Zeichnung von W. Allenspach 1946.

setzende verstärkte Nutzung der vorhandenen Wohnhäuser; drittens die von 1779 bis 1860 erfolgte Zunahme der ortsansässigen Bevölkerung von 15 040 auf 37 915 Personen, wobei zwischen 1779 und 1860 die Wohnbevölkerung rascher zugenommen hat als die Zahl der Wohnungen (1779: 2120, 1860: 2608 Häuser), weshalb sich die durchschnittliche Zahl der Bewohner pro Haus verdoppelte und dementsprechend die Behausungsziffer von 7,1 auf 14,5 erhöhte (Bücher). Auf die Überalterung des Häuserbestandes deutete schon die bei der Schilderung der Fünfer-Tätigkeit erwähnte geringe Beanspruchung dieser Behörde durch Neubauten. Ein Vergleich der Vogelschaubilder von Matthäus Merian (1615) und Friedrich Mähly (1847) erhärtet diese Feststellung. Die durch die allgemeine Stagnation bewirkte Ablenkung des natürlichen Baubedarfes führte zur immer stärkeren Ausnützung der kleinen Höfe durch Lauben, Stallungen, Werkstätten und Schöpfe. In den Fünferprotokollen des 18. Jahrhunderts kann diese zunehmende Verbauung verfolgt werden. Gleichzeitig ist festzustellen, daß die zusätzlichen Bauten in der Regel sehr behelfsmäßig und in konstruktiv oft fragwürdiger Art errichtet worden sind. Ebenso ist die Raumnot aus der bisherigen

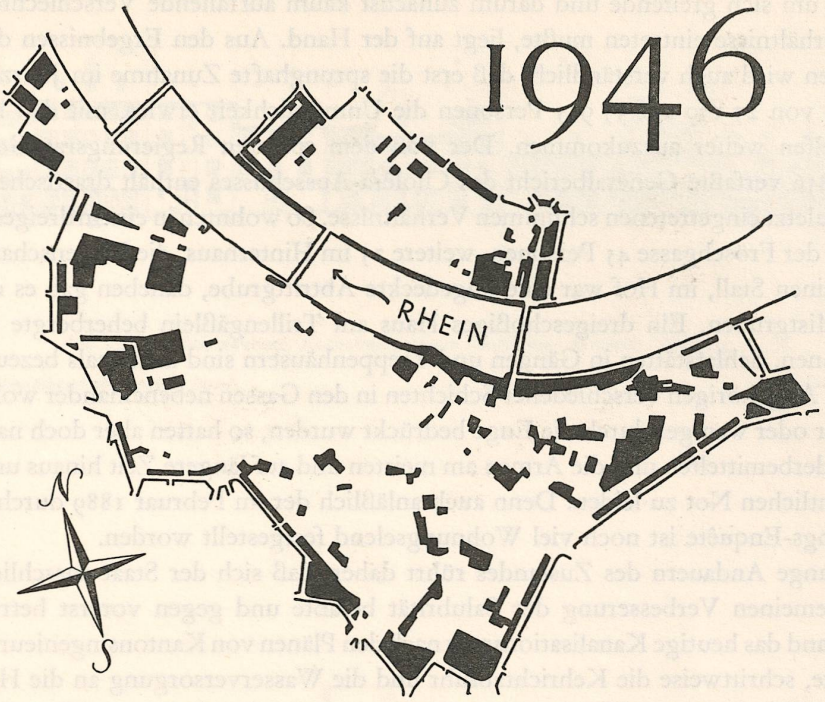


Abb. 16. Die Stadt Basel im Jahre 1946.

Innerstadt. Schwarz = Freiflächen innerhalb der ehemaligen Gräben.

	Großbasel	Kleinbasel	Basel
Flächeninhalt *	1 339 250 m²	281 500 m²	1 620 750 m²
Freiflächen.....	258 500 m² = 19,3 %	64 600 m² = 23 %	323 100 m² = 19,95 %

* (inklusive Rheinufer, Botanischer Garten, Anlage vor dem St. Albantor und bei St. Theodor)
Berechnung und Zeichnung von W. Allenspach. 1946.

Betrachtung bereits bekannt. Das anläßlich der spätmittelalterlichen Neubefestigung zwischen den bisherigen Vorstädten in den Stadtabschluß einbezogene Neuland ist zur Hauptsache bis zuletzt Gartenland geblieben und deshalb auch nicht durch Erschließungsstraßen der Bebauung zugänglich gemacht worden. Weil das Bedürfnis, hinter der Stadtmauer geschützt zu leben, bis in die fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts ein allgemeines war und durch militärische und polizeiliche Interessen der Behörden immer wieder bestärkt wurde, gab es trotz der relativ umfangreichen offenen Flächen innerhalb der Stadt kein Bauland mehr. Für die Aufnahme des Bevölkerungszuwachses seit dem 18. Jahrhundert blieb daher einzig die Möglichkeit, durch restlose Ausnützung der bestehenden Häuser mit Hilfe von Unterteilung der bisherigen Wohnungen, Aufstockungen, Ausbau und Erweiterung der Hofgebäude den notwendigsten Raum zu schaffen. Daß auf diese Weise eine

langsam um sich greifende und darum zunächst kaum auffallende Verschlechterung der Wohnverhältnisse eintreten mußte, liegt auf der Hand. Aus den Ergebnissen der Volkszählungen wird auch verständlich, daß erst die sprunghafte Zunahme im Jahrzehnt 1850 bis 1860 von 27 170 auf 37 915 Personen die Unmöglichkeit erwies, mit den bisherigen Notbehelfen weiter auszukommen. Der von dem späteren Regierungsrat Gottlieb Bischoff 1856 verfaßte Generalbericht des Cholera-Ausschusses enthält drastische Beispiele für die zuletzt eingetretenen schlimmen Verhältnisse. So wohnten in einem dreigeschoßigen Haus an der Fröschgasse 45 Personen, weitere 15 im Hinterhaus, die Liegenschaft enthielt zudem einen Stall, im Hof war eine ungedeckte Abtrittgrube, daneben gab es noch zwei offene Mistgruben. Ein dreigeschoßiges Haus am Trillengäßlein beherbergte insgesamt 67 Personen. Schlafstätten in Gängen und Treppenhäusern sind mehrmals bezeugt. Wenn auch die Angehörigen verschiedener Schichten in den Gassen nebeneinander wohnten und alle mehr oder weniger durch die Enge bedrückt wurden, so hatten aber doch naturgemäß die Minderbemittelten und die Armen am meisten und auf längere Zeit hinaus unter dieser offensichtlichen Not zu leiden. Denn auch anläßlich der im Februar 1889 durchgeführten Wohnungs-Enquête ist noch viel Wohnungselend festgestellt worden.

Das lange Andauern des Zustandes rührt daher, daß sich der Staat ausschließlich mit der allgemeinen Verbesserung der Salubrität befaßte und gegen vorerst beträchtlichen Widerstand das heutige Kanalisationsnetz nach den Plänen von Kantonsingenieur J. Merian ausführte, schrittweise die Kehrichtabfuhr und die Wasserversorgung an die Hand nahm und mit Hilfe des ersten Hochbautengesetzes von 1864 eine den neuen Notwendigkeiten entsprechende Bauordnung zu sichern suchte. Dieser Abschnitt des Basler Gesundungswerkes ist von Paul Siegfried im 103. Neujahrsblatt (1925) einläßlich beschrieben worden.

Die Behebung des Wohnungsmangels und die Beseitigung des Wohnungselendes ist völlig der privaten Initiative überlassen worden. «Die Kommission der Gemeinnützigen Gesellschaft für Fabrikarbeiterverhältnisse erließ deshalb 1851 ein Ausschreiben für Pläne wohlfeiler und zweckmäßiger Fabrikarbeiterwohnungen. Auf Grund zweier preisgekrönter Arbeiten beschloß sie, drei verschiedene Gruppen von Arbeiterwohnungen erbauen zu lassen: 1. Mieterwohnungen mit Gärten oder offenen Lauben. 2. Gesunde Familienwohnungen für die unbemittelte Arbeiterklasse. 3. Kleine Wohnhäuser, deren Verkauf zu günstigen Bedingungen an Arbeiter mit Ersparnissen geplant war. 1854–56 wurden auf der Breite, zwischen Zürcherstraße und Rhein, drei größere Gebäudekomplexe erbaut. Die Wohnungen waren sofort besetzt und die der dritten Art auch alle bald verkauft. Erfreulich war, daß in den nächstfolgenden Jahren einige Fabrikbesitzer (De Bary & Cie. 1855, Franz Sarasin 1867, Sarasin & Co. 1869) nach der auf der Breite erprobten Bauart nun auch Arbeiterwohnungen herstellen ließen. Doch selbstverständlich war durch diese paar Versuche dem Wohnungsbedürfnis der ständig anwachsenden Arbeiterklasse bei weitem nicht Genüge getan, zumal die private Bautätigkeit die Arbeiterwohnungen vernachlässigte. So war denn Ende der 1860er Jahre der Preis für solche Wohnungen binnen kurzer Zeit

Abb. 17. Altstadtsanierung. Fassadenaufnahmen (bestehender Zustand) Nadelberg 21–49.

Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Giovanni Panozzo.*

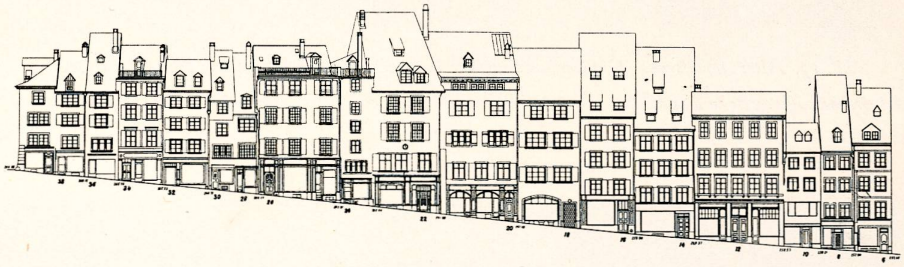


Abb. 18. Altstadtsanierung. Fassadenaufnahmen (bestehender Zustand) Spalenberg 6–38 A.

Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Giovanni Panozzo.*

Richtlinien für die architektonische Sanierung: Die für die charakteristische Gesamtansicht entscheidenden Faktoren: das unregelmäßige, der natürlich-zufälligen Bodenformation sich anschmiegende Straßenniveau, die im Ganzen lebendig schwingende Flucht der Fassaden mit ihren zahlreichen einzelnen Brüchen, die Staffelung der Häuser, ihre Einzelgliederung und ihre dem Gesamtaspekt sich unterordnende Nuancierung der Bau- und Firsthöhen sollten für Neubauten als absolut verbindlich erklärt werden.

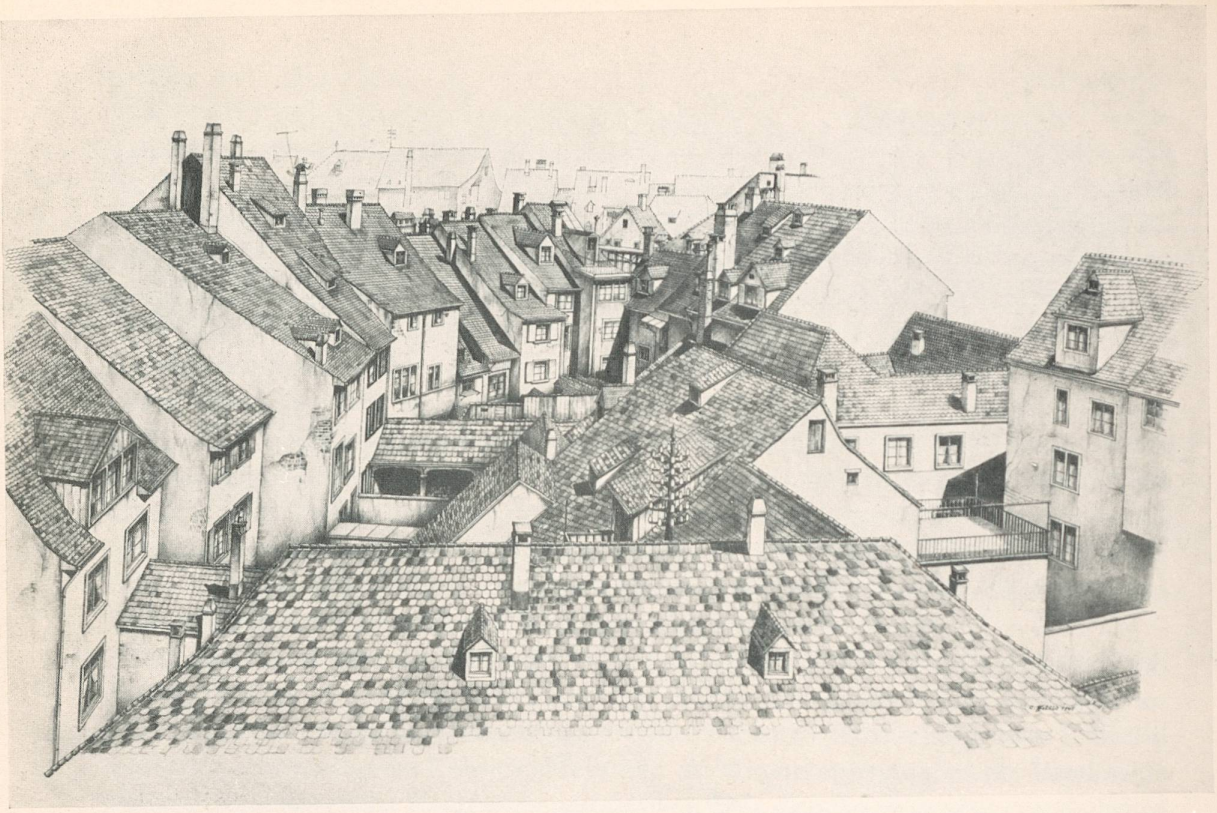


Abb. 19. Altstadtsanierung. Hofüberbauung zwischen Spalenberg und Nadelberg, heutiger Zustand.
Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Arnold Gfeller.*

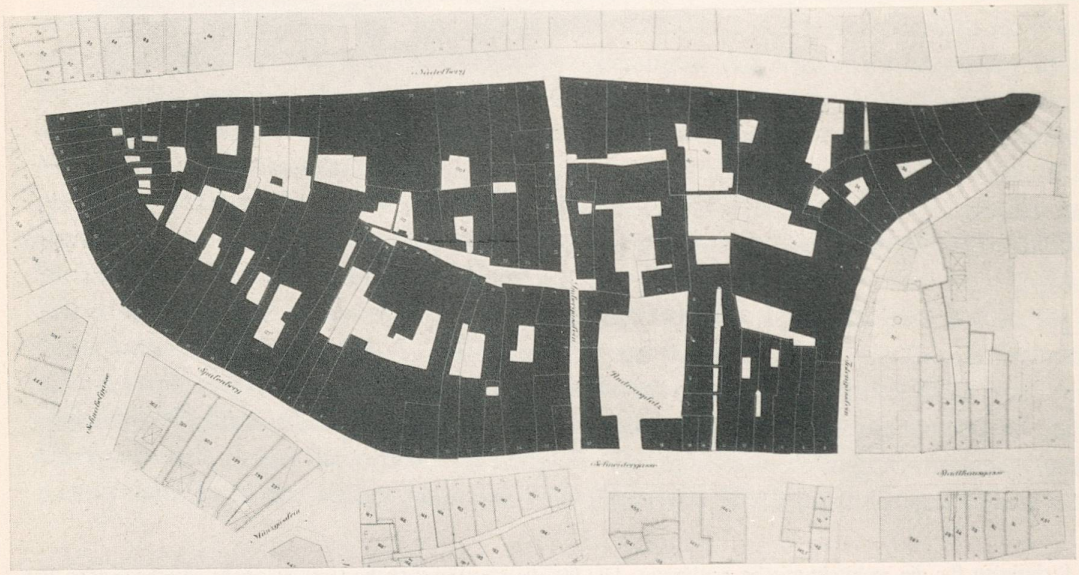


Abb. 20. Altstadtsanierung. Geviert Schneidergasse-Spalenberg-Nadelberg-Totengäßlein (heutiger Zustand).
Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Giovanni Panozzo.*
Schwarz = überbaute Fläche.

Abb. 21. Altstadtsanierung. Innenhöfe zwischen Spalenberg und Nadelberg, nach erfolgter Auskernung.
Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Arnold Gfeller.*

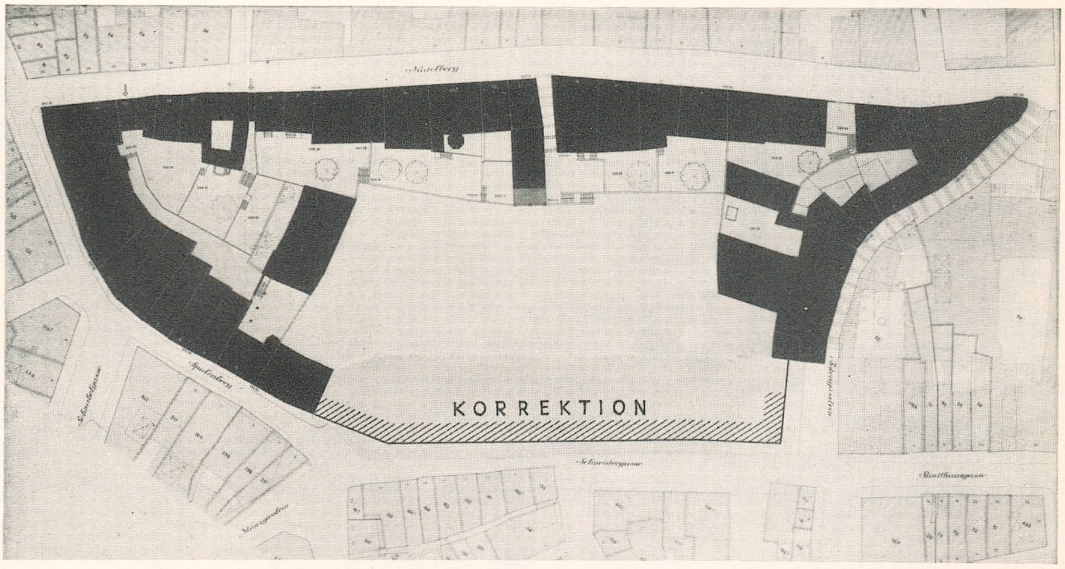
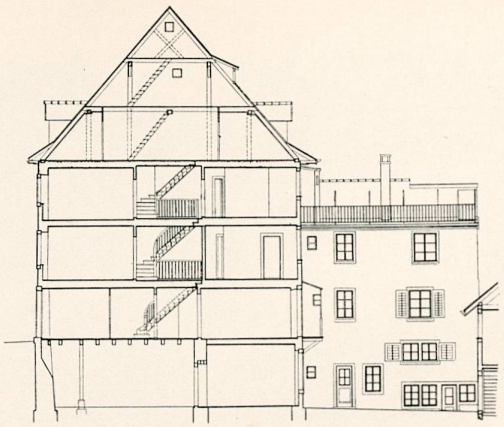


Abb. 22. Altstadtsanierung. Geviert Schneidergasse-Spalenberg-Nadelberg-Totengäßlein, nach erfolgter Auskernung.
Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Giovanni Panozzo.*
Schwarz = überbaute Fläche.

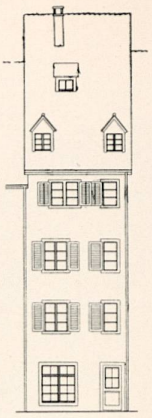
STRASSENFASSADE
SANIERUNGSVORSCHLAG

23



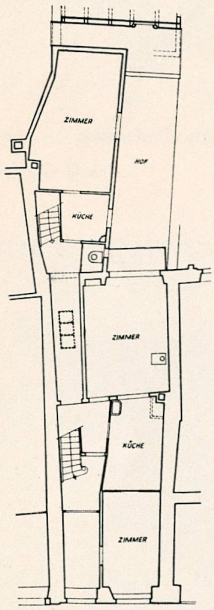
QUERSCHNITT
BESTEHENDER ZUSTAND

24



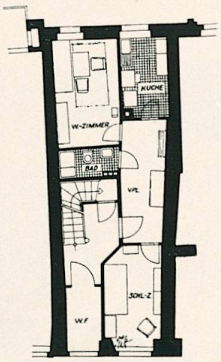
HOFFASSADE
SANIERUNGSVORSCHLAG

25



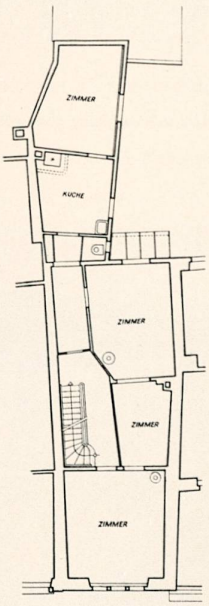
ERDGESCHOSS
BESTEHENDER ZUSTAND

26



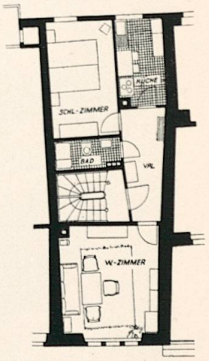
ERDGESCHOSS
SANIERUNGSVORSCHLAG

27



1. u. 2. STOCK
BESTEHENDER ZUSTAND

28



1. u. 2. STOCK
SANIERUNGSVORSCHLAG

29

Abb. 26–29. Fassaden, Schnitte und Grundrisse eines Hauses vor und nach der projektierten Sanierung.
Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle Basel. *Giovanni Panozzo*

auf das Doppelte gestiegen. Dies führte 1870 zur Gründung der Baugesellschaft zur Erstellung von Arbeiterwohnungen. Auch die von diesem Unternehmen erbauten Wohnungen vermochten dem Bedürfnis nicht zu genügen, weshalb nach längeren Vorarbeiten 1874 noch der Basler Bauverein zu gleichem Zwecke sich bildete» (Siegfried, Festschrift G. G. G.). Eine anschauliche Ergänzung bietet die von Bürgermeister J. J. Stehlin verfaßte Zusammenstellung aller Baubegehren im neuen Stadtgebiet aus den Jahren 1858 bis 1860. Von insgesamt zirka 330 Bauprojekten bezogen sich nur etwa 100 auf Wohnhäuser, unter den letzteren entfielen auf Umbauten 21 und auf Aufstockungen 6. Unter den vorgesehenen Umbauten illustrieren die «Umbauung eines Magazins in eine Wohnung» an der Clarastraße, die «Änderung von Stallungen zu Wohnungen» an der Allschwilerstraße, Grenzacherstraße und Mittleren Straße die Notlage und die oft bedenkliche Art ihrer Linderung. Aus der Lage der Neubauten ist sodann ersichtlich, daß es sich mehrheitlich um Einfamilienhäuser und Etagenwohnungen für Begüterte handelt; als Ausnahme ist 1859 der Bau von vier Arbeiterwohnungen an der Allschwilerstraße und 1860 das Projekt Gasquet für die Cité ouvrière im Horburg zu erwähnen. Infolge dieser vornehmlich die Bedürfnisse der höheren Sozialklassen befriedigenden Bautätigkeit sank zwischen 1860 und 1880 die Durchschnittszahl der Räume pro Haus von 11,8 auf 10,6. Bücher hat aus diesem statistischen Ergebnis abgeleitet, daß «aller Vermutung nach eine dichtere Zusammendrängung der Bevölkerung in den älteren Häusern stattgefunden hat», mit anderen Worten, daß trotz Fehlens eigentlicher Elendsquartiere das Wohnungselend unvermindert anhielt, obwohl sich zwischen 1860 und 1870 die Zahl der Häuser fast 2½ mal so rasch vermehrte als die Zahl der Einwohner. Statt einer Besserung trat im Gegenteil zwischen 1870 und 1880 eine nochmalige, mit der Situation in den fünfziger Jahren vergleichbare Verschlechterung ein, denn «die bauliche Entwicklung vermag trotz starker Bauspekulation mit der Bevölkerungszunahme nicht mehr Schritt zu halten» (Bücher). 1880 zählte die Stadt 60 550 Bewohner und enthielt 4763 bewohnte Häuser. 36% der Bauten waren zweigeschossige Häuser, 39,6% dreigeschossige und 20% viergeschossige. Die offensichtliche Wohnungsnot, welche zwar «nur ganz vorübergehend» auch in einen eigentlichen Wohnungsmangel ausartete, veranlaßte 1872 eine Volksversammlung auf der Schützenmatte, in einer Resolution die Behörden zu ersuchen, «der stets wachsenden Wohnungsnot ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken». Die Regierung lehnte ein Eingreifen ab, mit der Begründung, daß die Wohnungsnot eine vorübergehende Erscheinung darstelle und dem selbsttätigen Ausgleich überlassen bleiben könne (Mauderli).

Bedenkt man, daß damals kaum 20 Jahre vergangen waren seit dem Neuaufbau des städtischen Bauwesens, daß die Behörden mit den größten Anstrengungen an der Erfüllung der dem Staate neu auferlegten fundamentalen Aufgaben der Stadterweiterung, der Korrektionen und der Förderung der allgemeinen hygienischen Einrichtungen arbeiteten, so wird verständlicher, weshalb die Übernahme weiterer sozialer Leistungen abgelehnt worden ist. Der Einsicht, daß die Zustände in der Altstadt unerfreulich und

überhaupt unhaltbar seien, verschloß man sich keineswegs. Im Kleinen hatte man schon 1858 mit der Sanierung des Wohnungselendes begonnen: «Durch Ankauf und Niederreißen eines Hauses an der Rheingasse wurde das enge und schmutzige Rueßgäßchen erweitert, eine weitere Zufahrt zum Rheinweg gewonnen und was der Hauptzweck war, dem engen und dumpfen dortigen Quartier Luft und Licht zugeführt». 1861 verlangte der Stadtrat von den kantonalen Behörden den Erlaß eines «Gesetzes gegen das unverhältnismäßige Erhöhen der Häuser. Indem er die Rücksichten nicht verkannte, welche man dem möglichst freien Verfügungsrecht der Hauseigenthümer schuldig ist, hob er gleichzeitig das allgemeine Interesse hervor, welches dagegen spreche, daß ohne alle gesetzliche Schranken die meist schmalen Häuser in den engen Straßen der innern Stadt unverhältnismäßig, und zwar meist durch Stockwerke in Riegel erhöht werden. Es wurde die vermehrte Feuersgefahr, die größere Schwierigkeit für die Löschmannschaften angeführt und namentlich auch auf die großen sanitarischen Nachtheile hingewiesen, welche aus der Entziehung von Luft und Licht in solchen ohnedies schon beengten Quartieren entstehen. Schließlich wurde unter Berufung auf die Gesetzgebung anderer Länder gezeigt, daß jetzt, wo das Höherbauen solcher Häuser ein bei uns erst in seinen Anfängen befindlicher Übelstand sei, Abhülfe noch getroffen werden könne, während bei längerem Zögern das Versäumte in keiner Weise nachzuholen sei». Der Kleine Rat schloß sich 1864 in seinem Ratschlag für das «Gesetz über Hochbauten» dieser Auffassung an. Er anerkannte auch die durch die Hofverbauungen entstandene schlimme Lage: «Wie sehr es Noth thut, dem oft feuer- und gesundheitsgefährlichen Verbauen der kleinen Höflein Einhalt zu thun, darüber ist Jedermann einig, welcher Gelegenheit hat, das in außerordentlichem Maass stattfindende Überhandnehmen der diessfälligen Übelstände wahrzunehmen.»

Bei der Formulierung der Vorschriften hatte er indessen mit zwei Schwierigkeiten zu rechnen, die damals stärker in Erscheinung traten als bei den jüngsten Revisionen des Hochbautengesetzes. Die eine lag in der durch die politische Entwicklung im 19. Jahrhundert geförderten Respektierung der Individualrechte, woraus in Verbindung mit der liberalistischen Wirtschaftsauffassung eine möglichst unbehinderte Verfügung über das private Eigentum abgeleitet wurde, die andere erwuchs aus den bestehenden komplizierten baulichen Verhältnissen. Für die im allgemeinen Interesse dringend gebotenen öffentlichrechtlichen Beschränkungen der privaten Verfügungsgewalt fehlten somit Verständnis und Bereitschaft, für eine zwischen Altstadt und neuen Quartieren unterscheidende Gesetzgebung war die Situation noch viel zu wenig abgeklärt. Die damaligen Vorstellungen von der Stadt fußten beinahe ausschließlich auf den Verhältnissen in der bisherigen Kleinstadt. Erst seit 1939 ist die Altstadt als besondere Form von der neueren Stadt abgetrennt worden. Infolgedessen ging man z. B. bei der Festsetzung der inskünftig zulässigen Gebäudehöhen von den vorhandenen Bauten aus, übernahm dabei den in zeitgenössischen Gesetzen neuerer Städte enthaltenen Grundsatz, wonach die Bauhöhe durch die Breite der Straße normiert werden sollte und übertrug diese Regel auf unsere Verhältnisse, indem

man entsprechende Höhenzuschläge für die schmalen Gassen und Straßen schuf. Auf diese Weise wurde am Bisherigen nichts geändert, aber wenigstens einer weiteren Verschlimmerung der Lage vorgebeugt, und die Grundeigentümer konnte man mit der Feststellung beruhigen: «Die an bestehenden Gebäuden vorgenommenen Höhenmessungen ergeben, daß nur wenige bestehende ältere Häuser die für die betreffenden Straßenbreiten zugelassenen Höhen überschreiten.» Ein weiteres gefährliches Zugeständnis war die aus existierenden Sonderfällen verallgemeinerte Befugnis, schmale Parzellen bei Vollausnützung des Bodens in ihrer ganzen Tiefe gleich hoch überbauen zu dürfen. Unter ähnlich weitgehender Rücksichtnahme auf die vorhandenen Bauten erfolgte die Regelung für Hintergebäude, Flügel-, Seiten- und Nebengebäude. Generell wurde verlangt, daß «die in feuerpolizeilicher und sanitarischer Beziehung erforderlichen offenen Licht- und Lufträume» geschaffen werden. «Höflein, oder freie Licht- und Lufträume dürfen nicht überbaut noch überdeckt werden, wo daraus erhebliche feuerpolizeiliche oder sanitarische Nachtheile entstehen». Für die Höhe der Nebengebäude wurde die Größe des Hofraumes auf der eigenen Parzelle maßgebend. Aber auch für die bauliche Ausnützung der Höfe ist gegenüber der bisherigen durch die Fünfer überwachten Ordnung keine wesentliche Verbesserung erzielt worden. Die neu vorgeschriebenen Grenzabstände für Hoffassaden mit Fenstern waren durchwegs nur notgedrungen verantwortbare Mindestmaße. Interessant als Beweis für den damals vorhandenen Sanierungswillen ist die in § 12 dem Kleinen Rat eingeräumte Ermächtigung, «bestehende bauliche Einrichtungen, welche in bezug auf Feuer, Salubrität oder bauliche Sicherheit erhebliche Gefahr bewirken und den Vorschriften dieses Gesetzes nicht entsprechen, auf Kosten des Eigenthümers angemessen abändern oder beseitigen zu lassen», wobei der Eigentümer für daraus erwachsende dauernde Benachteiligung angemessen entschädigt werden sollte. Von dem Rechte wurde aber in größerem Umfange kaum Gebrauch gemacht.

Unter diesen Umständen war die weitere Verschlechterung der städtischen Bebauung unvermeidlich. Da die 1864 beschlossenen Normen aus den Verhältnissen in der alten Stadt abgeleitet worden sind, und da das Bauen einer abstrakt-systematischen Regelung unterworfen wurde, die eine Berücksichtigung örtlicher Sonderfälle verunmöglichte, ergaben sich für die Anlage neuer Quartiere – mit Ausnahme der Villensiedlungen – von vorneherein wiederum ähnlich enge und für das Gemeinwohl gefährliche Verhältnisse. Darum sind auch in den neueren Quartieren die durch das weitmaschige Straßennetz bedingten großen Hinterhöfe alsbald wieder überbaut worden. Neben 1529 Neubauten entstanden im Jahrzehnt 1871/1880 178 Stockwerkerhöhungen, 347 Flügelanbauten, 161 Hintergebäude und Dependenzen sowie 82 zusätzliche Wohnungen in bestehenden Gebäuden. Aus der Gesamtentwicklung seit dem 18. Jahrhundert ergaben sich die bei der Enquête von 1889 erfaßten Verhältnisse, welche deutlich die schlechteren Wohnbedingungen in den Hinter- und Flügelgebäuden erweisen: «Die reinen Hinterwohnungen haben die kleinsten Zimmer und relativ die meisten Bewohner.» 55,5% sämtlicher Wohnungen in

Kleinbasel, in denen 42,3% der dortigen Bewohner lebten, bestanden aus 1–2 Zimmer, die entsprechenden Zahlen für Großbasel lauten etwas günstiger: 41,2% resp. 28,8%. Praktisch bedeutete das, daß in 85,1% der Zweizimmer-Wohnungen beide Räume als Schlafstätten von Familien benützt wurden, und daß im Gesamtdurchschnitt der Raumbenutzung der Wohnungen in der Stadt «mehr als die Hälfte der Wohnzimmer auch als Schlafraum» verwendet worden sind. «Großbasel-Altstadt kommt den Kleinbasler Verhältnissen am nächsten» (Bücher).

War es zu Beginn der neuen Entwicklung vorwiegend ein bauliches Anliegen gewesen, so wurde es mit der Zeit infolge seiner Verquickung mit den auch aus anderen Städten bekannten Sekundärerscheinungen zu einem sozialen und volkswirtschaftlichen Problem. Die Neubauten in den eben angelegten Quartieren außerhalb des alten Stadtabschlusses waren nur zum kleineren Teil für die Aufnahme des Bevölkerungszuwachses bestimmt, der größere Teil wurde von alteingesessenen Bewohnern aus dem Stadtinnern bezogen, die ihrerseits die unzulänglich gewordenen Wohnstätten in den engen Gassen entweder für gewerbliche Zwecke verwendeten oder den Zuzügern überließen. Die Folge davon war, daß die alten, meist bereits übernutzten Gebäude noch mehr ihrer ursprünglichen Bestimmung entfremdet wurden, indem man eine übergroße Zahl von Mietern und Untermietern darin unterbrachte. Die große Nachfrage ermöglichte hohe Mietzinseinnahmen. Für Minderbemittelte blieben zwangsläufig nur die kleinsten und unerfreulichsten Wohnungen übrig. So vermehrten sich in der Altstadt die Elendshäuser. Die Typhus-Epidemie von 1865/66 zeigt ihre Standorte. Eine Verminderung der Wohndichte in der Altstadt trat erst ein, nachdem seit 1880 die Bevölkerungszunahme schwächer wurde und neben den gemeinnützigen Bauunternehmen die Spekulation sich der Errichtung mehrgeschossiger Miethäuser in den Außenquartieren zuwandte. Wer es vermochte, übersiedelte daraufhin in die komfortableren Neuwohnungen. Die Preise für die jetzt weniger begehrten Altstadtwohnungen gingen zurück und sanken mit der Zeit soweit, daß der Ertrag neben der Verzinsung des Kapitals oft nicht mehr ausreichte für die dringendsten Unterhaltarbeiten. Die Verwahrlosung griff um sich. Für das Überhandnehmen dieses Zustandes ist noch eine weitere Ursache zu nennen.

Je größer der Bezirk von Häusern mit sanitarisch unhaltbaren Zuständen war, und je stärker der Verkehr durchgreifende Veränderungen nötig machte, desto mehr trachtete man darnach, durch Kombination mit Korrektionsmaßnahmen beide Aufgaben gleichzeitig zu erfüllen. Greifbar wird diese Absicht schon 1873 bei der in Vorschlag gebrachten Baulinie für die Ostseite des Gerbergäßleins. Im Ratschlag wird die Dringlichkeit der Korrektion der mittleren Gerbergasse auch damit begründet, daß eine auf diesem Wege gleichzeitig ausführbare Erweiterung des Gerbergäßleins «den bedenklichen sanitarischen Zuständen dieser Häuser sehr zu gute käme». Ebenso wurde 1892 die Verbreiterung des Schnabel- und Münzgäßleins als eine Maßnahme empfohlen, welche «auch in sanitarischer Hinsicht von großem Vorteil ist, da sie bewirkt, daß an die Stelle der dortigen alten,

schlecht und eng gebauten Häuser gute Neubauten treten werden». Mit der Lösung der Verkehrsprobleme und in Verbindung mit der Birsigkorrektion ist seit 1887 auf diese Weise fortschreitend die Unterstadt zwischen Kornmarkt und Schifflände saniert worden. Es lag daher nahe, mit dem gleichen Verfahren auch die Zustände in den anderen Quartieren der Altstadt zu verbessern, um so mehr als der wachsende Verkehr und die leitende Planungsidee, das alte Zentrum möglichst radial nach allen Seiten besser zugänglich zu machen, überall Kombinationsmöglichkeiten boten. Indessen erwies schon das Korrektionsprojekt für die Aufstiegstraße zwischen Post und Gewerbeschule die beschränkte Wirkung dieses Heilmittels. Da die Schaffung der neuen Fahrverkehrsstraße nicht wirklich dringend war, unterblieb eine staatliche Ausführung der Korrektion. Andererseits hatten die in dem Korrektionsgebiet niedergelassenen Klein-Gewerbe kein wirtschaftliches Interesse an einer Neuüberbauung ihrer zumeist verkleinerten und einzig durch Zukauf von Land rationell zu arrondierenden Liegenschaften. Außerdem beschränkten die Besitzer der mit Korrektionslinien belasteten Gebäude den Unterhalt auf das Notwendigste, um nicht bei einer Korrektion mit Kosten belastet zu sein, für die sie keine Entschädigung verlangen konnten. Praktisch ergab sich also nicht nur hier, sondern überall in der Altstadt, wo infolge des kombinierten Verfahrens in die Struktur entscheidend eingreifende Korrektionslinien festgelegt worden sind, eine Lähmung der Bauinitiative. Man verlegte sich auf das Abwarten, verwertete die Häuser und Hintergebäude so gut es ging, das Verwahrloste ließ man brach liegen. Später traten noch die bei andern Korrektionen gesammelten Erfahrungen hinzu, welche bewiesen, daß das Bauen an den neuen Straßen auf den neugebildeten Parzellen größere Eigenmittel verlangte als in der Regel von den bisherigen Liegenschaftsbesitzern investiert werden konnten. Der Schutz der vom Kleingewerbe vertretenen volkswirtschaftlichen Interessen, die zweckmäßige Nutzung des zentral gelegenen wertvollen Stadtbodens und die endliche Beseitigung der durch die Einführung der Kanalisation, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung zwar gemilderten aber dennoch fortbestehenden Mißstände erheischten besondere städtebauliche Maßnahmen.

Die Bedürfnisse

Die moderne, durch Akkumulierung der Mittel und Kollektivisierung der Betriebsformen gekennzeichnete Wirtschaft treibt die Entwicklung der Städte schneller vorwärts und benötigt für ihre Bedürfnisse Veränderungen, die beträchtlich umfangreicher als die früheren sind und rascher aufeinanderfolgen. Sie umfaßt aber nur einen Teil der Wirtschaft und der städtischen Gemeinde. Damit die anderen durch ihr Tempo nicht in der Existenz bedroht werden, muß auch die öffentliche Baupolitik durch differenzierte Möglichkeiten beiden nebeneinander den Weg sichern. Einerseits ist vorzusorgen, daß die moderne Stadt sich lebenskräftig zu entwickeln vermag, andererseits jenen Teilen, die organisch aus der alten langsamer wachsenden Stadt hervorkommen, eine ihren Bedürfnissen angepaßte Bauordnung erhalten bleibt. Aus dieser auch kulturelle Interessen berücksichtigenden Er-

kenntnis gelangte man in den letzten Jahrzehnten zum Postulat der Altstadtsanierungen. Man sah davon ab, sanitarisch und baulich dringliche Sanierungen von der fraglichen Verwirklichung großangelegter Verkehrskorrektionsprojekte, die aber keinem echten Bedürfnis entsprechen, abhängig bleiben zu lassen und beschränkte sich darauf, durch bauliche Maßnahmen die unzulänglich gewordenen alten Gebäude von innen heraus wieder gesund zu machen. Die Ausräumung der nachträglich zugebauten und inzwischen zumeist wirtschaftlich entwerteten Hinterhöfe (Auskernung), die Entfernung der später in den Häusern vorgenommenen Unterteilungen und Veränderungen, die Sicherung der Querlüftung und des ausreichenden Zutrittes von Luft, Licht und Sonne, die Ausstattung mit den für die heutigen Ansprüche erforderlichen Einrichtungen in Küche, Bad und Abtritt, alle diese von Fall zu Fall in spezieller Form anzuwendenden Maßnahmen gewährleisten eine wiederum gesunde und rentable Verwendung der in vorteilhafter Nähe des Stadtzentrums gelegenen Häuser. Das Gelingen eines solchen Werkes ist vor allem davon abhängig, daß die auf diese neue Weise zu sanierenden Stadtteile abseits von den bestehenden oder zukünftigen großen Fahrverkehrsstraßen liegen und so situiert sind, daß sie dem ansässigen Gewerbe ein ausreichendes wirtschaftliches Einzugsgebiet gewährleisten oder durch ihre ausgezeichnete Lage sich als bevorzugte Wohngebiete zu behaupten vermögen. Daß sie in sich abgeschlossene und nach außen selbständige Teile bilden müssen, versteht sich von selbst. Und daß die Verwirklichung solcher Projekte über die besonderen gesetzlichen Vorschriften hinaus auch die finanzielle Hilfe der Öffentlichkeit erheischt, wird als Beitrag unserer Zeit an das große Unternehmen des Ausbaues der einstmaligen Kleinstadt zur vervielfachten Großsiedlung zu verstehen sein.

Die Maßnahmen

Nachdem der Große Rat 1934 einen neuen Korrektionsplan für das Gebiet der Innerstadt genehmigt hatte, ging die Diskussion in der Öffentlichkeit weiter. Vor allem deshalb, weil das bisherige kombinierte Verfahren für die beiden wesensverschiedenen Aufgaben der Korrektion und der Sanierung beibehalten worden war und das Programm infolgedessen sehr viele große, kostspielige und in ihrer Auswirkung fragliche Eingriffe vorsah. Für die sanierungsbedürftigen Teile der Altstadt waren wiederum Korrektionsmaßnahmen geplant, die wegen mangelnder Dringlichkeit der privaten Initiative zur Ausführung überlassen und damit auf dem Papier geblieben wären. Als sodann die Wirtschaftskrise Anstrengungen zur Überwindung der im Kanton Basel-Stadt besonders großen Arbeitslosigkeit verlangte und 1936 der Arbeitsrappen als Opfer der in Arbeit stehenden Bevölkerung zugunsten der Arbeitslosen eingeführt wurde, trat die Sanierung der Altstadt in den Vordergrund als wichtige Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit für das darniederliegende Schlüsselgewerbe der städtischen Wirtschaft. Auf der Suche nach zusätzlicher Beschäftigung für das Baugewerbe in Krisenzeiten erkannte man, daß die Sanierung der Altstadt lohnintensive und produktive Arbeit ergeben würde, ohne das bereits bestehende

Überangebot an Wohnungen zu vergrößern. Diesem Umstand verdankt das Basler Sanierungsprojekt seine Entstehung und umfassende Vorbereitung. Die Grundlage für die Projektierung bildete die 1937 vom Arbeitsbeschaffungsrat veranlaßte systematische Untersuchung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Sanierungsgebiet. Das Ergebnis bestätigte die Richtigkeit der gegen die bisherigen Korrektionspläne für das Altstadtgebiet geltend gemachten volkwirtschaftlichen Bedenken. Es ergab sich einwandfrei, daß der Großteil der Hauseigentümer für den rentablen Betrieb des eigenen Geschäftes auf den Besitz gerade ihrer Liegenschaften angewiesen ist, daß in vielen Fällen der Ertrag der Gebäulichkeiten knapp ausreicht, um den baulichen Unterhalt zu bestreiten, daß aber nur in vereinzelten Fällen die Mittel und Möglichkeiten vorhanden wären für die Finanzierung eines Neubaues und für die Weiterführung eines radikal modernisierten und erweiterten Betriebes, für die übrigen aber wegen der Art des Geschäftes oder seiner Lage keine den neuen Gestehungskosten entsprechende Steigerung des Umsatzes erwartet werden dürfte. Sind somit die volkswirtschaftlichen Überlegungen bestimmend geworden für die vorgesehene Art der Sanierung, so erwiesen die 1945 vom Kantonsstatistiker nachgeprüften und systematisch erweiterten Erhebungen über die Zahl der Wohnungen und Zimmer, die sanitarischen Verhältnisse und über die wirtschaftliche Situation der Bewohner die unverminderte Dringlichkeit einer umfassenden Aktion. Dafür sprechen folgende Angaben: von den insgesamt 917 Wohnungen in allen sanierungsbedürftigen Gebieten der Altstadt haben 724 (79%) kein Bad, 389 (42%) sind auf einen von anderen Mietern (bis zu 18 Personen) mitbenützten Abtritt angewiesen, 773 (84%) besitzen keine Warmwasser-Anlage, während im Kantonsgebiet 56% aller Wohnungen damit ausgestattet sind, 573 (64%) haben auch keine Waschküche. Wer selbst festgestellt hat, wie verschiedene Mieter dauernd nebeneinander die gleichen notdürftigen Kochgelegenheiten benützen, oder – wie leider sehr viele – andere mit einem vom Treppenhaus nachträglich abgetrennten kleinen lichtlosen und nur indirekt lüftbaren Küchenraum vorlieb nehmen müssen, wird die Gefahr ermessen, die aus derartigen unhaltbaren Zuständen droht. Berücksichtigt man dazu die vorhandene räumliche Enge, welche die Verwahrlosung fördert – die Wohnungen im Sanierungsgebiet enthalten auch die geringste Zahl von Wohnräumen pro Logis – so wird vollends verständlich, daß aus sanitarischen, sozialen und wirtschaftlichen Gründen eine baldige Reform unumgänglich ist.

Ihre Ausführung ist technisch weitgehend vorbereitet. Die Arbeitsrappen-Behörden bewilligten die Mittel für die Planaufnahme der Gebäude und die Ausarbeitung der generellen Sanierungsvorschläge. Die Eidgenossenschaft fördert diese Arbeiten durch Subventionen. Die Leitung wurde der administrativ dem Baudepartement angegliederten und für die Projektierung der Sanierung auch den Arbeitsrappen-Behörden verantwortlichen Zentralen Arbeitsbeschaffungsstelle übertragen. Von Anfang an war man sich darüber im klaren, daß das umfangreiche Unternehmen in Etappen unterteilt werden müsse, wobei der Grad der Sanierungsbedürftigkeit der Gebiete die Reihenfolge zu bestimmen habe.

Nachdem das neue Hochbautengesetz von 1939 die erhaltenswerten Teile der Altstadt besonderen, den eigenartigen historischen Bauverhältnissen Rechnung tragenden Bestimmungen unterstellt hatte und diese Teile im gleichzeitig genehmigten Zonenplan auch örtlich bezeichnet worden waren, konnte die Arbeit definitiv an die Hand genommen werden. In den für die ersten Etappen ausersehenen Sanierungsgebieten wurden durch Arbeitsgruppen von Privatarchitekten – unter Mithilfe von damals stellenlosen Bauzeichnern und Technikern – alle Gebäude einheitlich aufgenommen, von jedem Haus sämtliche Grundrisse, die Aufrisse der Fassaden und ein Schnitt, alles im Maßstab 1:50, sowie im Detail alle baugeschichtlich oder architektonisch wertvollen Einzelheiten. Darauf sind im Grundriß sämtliche Liegenschaften jedes Sanierungsblockes in einem Gesamtplan zusammengefaßt worden, ebenso sämtliche Fassaden. Aus der Untersuchung des baulichen Zustandes jedes Hauses und seiner Bedeutung innerhalb des Blockes entstanden sodann die Richtlinien für die Ausarbeitung der Sanierungsprojekte für jedes Haus und jeden Block. Wegleitend war die aus zahlreichen Untersuchungen gewonnene Erfahrung, daß nach Ausräumung der Hinterhöfe mit Ausnahme der eigentlich baufälligen Häuser bei allen übrigen eine durchgreifende Renovation von innen nach außen und vom Keller bis zum Dach im Endergebnis für die einzelnen Etappen billiger zu stehen kommen wird als der völlige Ersatz durch Neubauten. Für jede auf diesem Wege zu schaffende neue Wohnung muß – eventuell unter völliger Umgestaltung der bisherigen Grundrißdisposition – die ausreichende Besonnung, die Möglichkeit der Querlüftung, die Abtrennung von den gemeinsam zu benützenden Hausteilen (Treppe, Gang) gewährleistet sein; Küche, Bad und Abtritt sind in sanitarisch einwandfreier und für die Benützung geeigneter Weise mit den Wohnungen zu verbinden. Die Sanierung wird zuletzt auch das Äußere der Häuser mit einbeziehen müssen, und hierbei wird auf die harmonische Einfügung der renovierten Gebäude in den Gesamtcharakter der alten Bebauung Wert zu legen sein.

Die Aufnahme und die generelle Projektierung ist in den beiden größeren Gebieten der Altstadt Großbasel, auf dem Heuberg und in den Gebieten hinter dem Spalenberg zwischen Schneidergasse, Totengäßlein und Roßhofgasse, abgeschlossen. Für die Sanierung der St. Johannvorstadt, der Petersgasse, der großen Höfe zwischen Nadelberg und Petersgraben, der Spalenvorstadt, der Bauten zwischen Rheingasse und oberem Rheinweg, am Lindenberg und in der Utengasse, liegen die Aufnahmen fertig vor, für die St. Albanvorstadt sind sie noch im Gange. Sie ergeben ein ähnliches Bild wie die Vergleiche der statistischen Erhebungen mit den analogen Untersuchungen in anderen Städten: Im allgemeinen ist der Zustand günstiger als anderwärts, das heißt also, die Aufgabe relativ leichter zu bewältigen. Da aber Basel in Zukunft erst recht sein kleines Areal haushälterisch wird nutzen müssen, ist die baldige Durchführung der Sanierung aus volkswirtschaftlichen Gründen und sozialem Anstandsgefühl nötig. Die 1945 einsetzende Hochkonjunktur hat das Sanierungsprojekt als vorsorgliche Arbeitsbeschaffungsmaßnahme zurücktreten lassen. Im Rahmen der vorgesehenen Mithilfe haben jedoch die Arbeitsrappen-

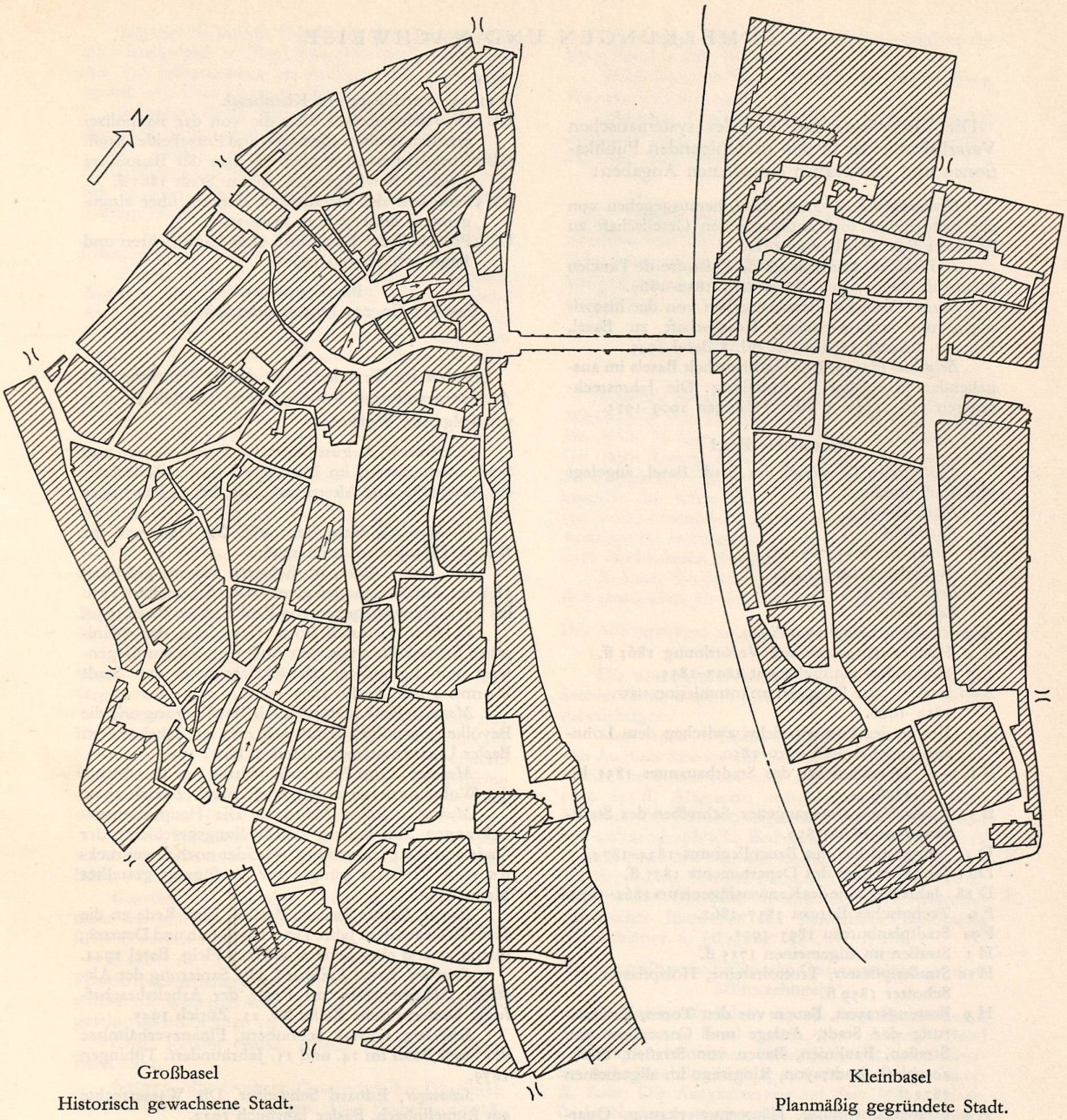
Behörd en aus dem speziell bereitgestellten Fonds schon bisher einzelnen Liegenschaftsbesitzern, die auf eigene Initiative ihre Gebäude nach den allgemeinen Richtlinien sanierten, durch Subventionen das Unternehmen erleichtert. Damit ist im Kleinen bereits begonnen worden. Für die Ausführung im Großen und zur Sicherung der durchgreifenden Wirkung bedarf es noch einer gesetzlichen Regelung der speziellen baurechtlichen Fragen (dauernde Freihaltung der ausgeräumten Hinterhöfe) und der Finanzierung (Deckung der ertragslosen Kosten).

Die Erhaltung des Stadtcharakters

Das rasche Wachstum hatte seit dem 19. Jahrhundert große Veränderungen im Gesamtbild und in der Struktur der Städte zur Folge. Im Verein mit dem Hinausgreifen der technischen Einrichtungen auf das Land sind in zunehmendem Maße durch oft voreilige Entscheidungen und Eingriffe ohne Not überlieferte Formen, Bauten und Aspekte zerstört worden. Der ständige Verlust an alter kultureller Substanz wurde gefährlich, um so mehr, als an Stelle der bisherigen, durch Festhalten an Brauch, Sitte und Erfahrung gesicherten Ordnung keine neue überzeugende und die Kontinuität wahrende Regelung sichtbar wurde. Der Kampf zwischen Hergebrachtem und neuer Möglichkeit ist ein Vorgang, der sich in jeder historisch faßbaren Kultur abspielt, er wird stets dann zu einem für das Ganze gefährlichen Ringen, wenn die neuen Kräfte durch eine zivilisatorische Entwicklung zur Masse vervielfacht sich ihren Weg bahnen müssen. Denn dann tritt zumeist einer durch Herkommen auf abgeklärte Formen verpflichteten Schicht eine das Bisherige als unzulänglich ablehnende entgegen, in welcher nur Wenige das schöpferisch Neue in ausgereifter Weise zu bieten vermögen, während es die Übrigen als ungeprüfte Mitläufer oft verballhornen. Die aktuellen Beweise liefert jedes seit 1850 veränderte Stadtbild, wobei man auch sogleich erkennen wird, daß nicht die auf dem historischen Sinn beruhende stilistische Eigenart des 19. Jahrhunderts mit ihrem ständigen Wechsel der stilistischen Spezifikationen – den sogenannten historisierenden Stilen – die Ursache bildet für den Mangel an neuer Qualität. Diese liegt vielmehr tiefer. Sie erwächst aus dem vollzogenen Bruch mit der Erfahrung. Mit rationalistisch erworbener Bildung muß nunmehr die aus Verbundenheit mit der Natur, aus Handwerk, Sitte und Brauch resultierende Summe von Weisheit durch ein neu gebildetes logisches System von Zweckmäßigkeit, Klarheit und simpler Vernunft ersetzt werden. Die aus der Kritik erwachsende Problematik tritt an Stelle der Sicherheit. Bildung ist leichter zu erwerben als Erfahrung und ist ohne Verantwortungsbewußtsein gegenüber der Allgemeinheit ein gefährliches Instrument. Als rasch zusammengerafftes und rücksichtslos spekulativen Interessen dienstbar gemachtes Halbwissen und Halbkönnen hat sie sich auf baulichem Gebiet ebenso praktisch verheerend ausgewirkt wie in der Theorie durch die Entwicklung oberflächlicher und kurzsichtiger Lehren und Schlagworte. Mit der Lösung vom Handwerk und der abstrahierten Vertretung der ästhetischen Forderungen ist an Stelle der organischen Einheit

des Stadtbildes, die im Grunde lediglich den Ordnungswillen der Gemeinde in geschichtlicher Nuancierung widerspiegelt, oftmals ein Chaos von Verschönerungsversuchen entstanden. Die Beachtung der Rezepte war häufig wichtiger als die Erfüllung der vitalen Bedürfnisse. Dabei handelt es sich durchaus nicht um eine abgeschlossene historische Erscheinung, sondern um ein Detail aus dem eigentlichen kulturellen Problem unserer Zeit.

Im Verlaufe der Jahrzehnte sind aus der sich neu bildenden Erfahrung die Gegenkräfte erwachsen, die auf baulichem Gebiet mit der Gründung der Heimat- und Naturschutzverbände, der Organisation der Denkmalpflegen, der Entwicklung der Städtebau-Lehre und der Schaffung der Planungsstellen zur Wirksamkeit gelangten. Ihre Aufgabe liegt in der das Ganze berücksichtigenden Abklärung und Verfeinerung aller Kräfte und Mittel, nicht in der bloßen Abwehr entgegengesetzter Bestrebungen. Ihr Einfluß auf das öffentliche Denken in unserem Lande wird erfolgreich seit der Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches im Jahre 1912, welches in Art. 702 Kantone und Gemeinden ermächtigt, Beschränkungen des Grundeigentums zum allgemeinen Wohl aufzustellen, unter anderem für die Zusammenlegung von Baugebiet, die Erhaltung von Altertümern und Naturdenkmälern, die Sicherung der Landschaften und Aussichtspunkte vor Verunstaltungen. Basel hat überdies 1911 im kantonalen Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch in Art. 176 besondere Maßnahmen vorgesehen zur Erhaltung von geschichtlich oder künstlerisch wertvollen Gebäuden, sowie zum Schutze von Städtebild und Aussichtspunkten gegen Verunstaltungen durch Reklamen, Bauten usw. Ähnlich wie anläßlich der Marktplatz-Korrektion ist auch hier das Neue erst im Plenum des Großen Rates verwirklicht worden. Noch im gleichen Jahre erließ der Regierungsrat die Verordnung über den baulichen Heimatschutz, in welcher die Ausführung der Schutzbestimmungen der neugeschaffenen Staatlichen Heimatschutzkommission übertragen wurde. Die Aufgabe ist von Beginn an eine heikle gewesen, und das Ergebnis solange ein bescheidenes geblieben, bis durch das Hochbautengesetz von 1939, die Abklärung der Korrektionsfragen und das vermehrte Interesse für die Altstadt die Grundlage verbreitert und die Einsicht verallgemeinert worden sind. Denn entscheidend ist die von der Öffentlichkeit erkannte und respektierte Verpflichtung gegenüber der baulichen Struktur und dem Bild der Stadt. Aus dem Rückblick auf die Vergangenheit ist das Verständnis zu gewinnen für die unverändert gebliebenen und eigentlich bestimmenden Faktoren: die Verkehrslage des Grenzplatzes in einer kleinteiligen Landschaft. Handel, Gewerbe und Dienst an der Wissenschaft haben daraus Nutzen gezogen und der Stadt Geltung verschafft. Aus allen Zeiten sind Spuren hinterblieben. Teil um Teil fügte sich zum Ganzen, gliederte sich in die von der Gemeinde gewollte Ordnung ein. Stets waren beträchtliche Leistungen erforderlich und immer wieder Schwierigkeiten zu überwinden. Man hat sie gemeinsam gelöst, und der Einzelne hielt sich an die bescheidenen Maße des schlichten Rahmens. Darauf beruht die Eigenart des baslerischen Stadtbildes und die Schönheit seiner Bauten. Diese gilt es zu bewahren.



Großbasel
Historisch gewachsene Stadt.
(Siehe S. 51.)

Kleinbasel
Planmäßig gegründete Stadt.
(Siehe S. 51.)

Abb. 30. Basel. Mittelalterliche Straßen- und Quartieranlage.

Umzeichnung von W. Allenspach nach dem Stadtplan von L. H. Loeffel 1857/59.

I.

Die Darstellung fußt auf der systematischen Verarbeitung der in den nachfolgenden Publikationen und Archivalien enthaltenen Angaben:

Urkundenbuch der Stadt Basel, herausgegeben von der historischen und antiquarischen Gesellschaft zu Basel. 11 Bde. Basel 1890–1911.

J. Trouillat, Monuments de l'histoire de l'ancien évêché de Bâle. 5 Bde. Porrentruy 1852–1867.

Basler Chroniken, herausgegeben von der historischen und antiquarischen Gesellschaft zu Basel. Bd. 1–7. Leipzig 1872–1915, Bd. 8 Basel 1945.

Bernhard Harms, Der Stadthaushalt Basels im ausgehenden Mittelalter. I. Abteilung: Die Jahresrechnungen 1360–1535. 3 Bde. Tübingen 1909–1913.

Staatsarchiv Basel

Historisches Grundbuch der Stadt Basel, angelegt von Karl Stehlin.

Planarchiv H 3.

Ratsbücher

A 1 Rotes Buch 1357–1493.

J 1 Rufbuch I 1417–1458.

Broschüren 42,2.

Bau-Akten

A 3 Fünferordnung 1741–1849.

A 4 Hochbautengesetz und Verordnung 1861 ff.

A 5 Städtisches Baureglement 1847–1855.

A 6b Berichte der Bauexpertenkommission usw. 1850–1866.

B 3 Urteile des Fünfergerichts zwischen dem Lohnamt und Privaten 1520–1850.

B 1, 1–2 Jahresberichte des Stadtbauamtes 1835 bis 1876.

B 5 Kopierbuch abgegangener Schreiben des Stadtbauamtes 1810–1859.

D 1 Jahresberichte des Baucollegiums 1834–1874.

Db 1 Jahresberichte des Departements 1875 ff.

D 28 Jahresberichte des Kantonsingenieurs 1862–1874.

F 9 Technisches Bureau 1857–1862.

F 9a Stadtplanbureau 1895–1901.

H 1 Straßen im allgemeinen 1735 ff.

H 12 Straßenpflaster, Trottoirsteine, Holzpflaster, Schotter 1859 ff.

H 3 Festungsrayon, Bauen vor den Toren, Erweiterung der Stadt, Anlage und Correction von Straßen, Baulinien, Bauen von Straßen, Stadtabschluß, Stadtrayon, Ringwege im allgemeinen 1872 ff.

H 4 Straßenbenennung, Häusernumerierung, Quartiereinteilung 1798 ff.

J 19 Heuberg 1847 ff.

J 20 Leonhardsberg 1715 ff.

Z 8 St. Albantor, Polizeiposten, alter Stadtgraben zu St. Alban 1750 ff.

Z 14–17 Fortifikationen Großbasel.

Z 21–24 Fortifikationen Kleinbasel.

UU 1 Übersichtstabellen über die von der Baupolizei erteilten Baubewilligungen und Entscheide 1859ff.

UU 2 Übersichtstabellen über die von der Baupolizei erteilten Bewilligungen: innere Stadt 1861 ff.

UU 3 Protokoll des technischen Bureaus über eingegangene Baubegehren 1858–1861.

UU 4 Protokoll der Baupolizei über Baubegehren und Baubewilligungen 1867ff.

Baudepartement

Faszikel Nr. 225 Innerstadtkorrektion.

II.

Bei den im Text lediglich durch Nennung des Autors erwähnten Publikationen handelt es sich um folgende Werke:

A. Bernoulli, August Bernoulli, Basels Mauern und Stadterweiterungen im Mittelalter. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 16 Basel 1917 56 ff.

H. Bernoulli, Hans Bernoulli, Die Stadt und ihr Boden, Erlenbach-Zürich 1946.

Joh. Heinr. Bieler, Im Schatten unserer gnädigen Herren. Aufzeichnungen eines Basler Überreiters 1720 bis 1772. Herausgegeben von Paul Kölner. Basel 1930.

H. Boos, Heinrich Boos, Geschichte der rheinischen Städtekultur von den Anfängen bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Worms. 4 Bde. Berlin 1897–1901.

Mangold, Fritz Mangold, Die Bevölkerung und die Bevölkerungspolitik Basels seit dem 15. Jahrhundert. Basler Universitätsreden, Heft 9. Basel 1939.

Mauderli, Otto Mauderli, Beitrag zur Geschichte der Wohnungshygiene der Stadt Basel. Zürich 1943.

Maurizio, Julius Maurizio, Die Haupthimmelsrichtungen. Ein Beitrag zur Siedlungsgeschichte der Stadt und ihrer Umgebung. – Leider noch ungedrucktes vom Verfasser gütigst zur Verfügung gestelltes Manuskript.

Ramus, Petrus Ramus, Basilea. Eine Rede an die Stadt Basel aus dem Jahre 1570. Lateinisch und Deutsch, übersetzt und eingeleitet von Hans Fleig. Basel 1944.

Reinhard, Ernst Reinhard, Die Sanierung der Altstädte. Schriftenreihe zur Frage der Arbeitsbeschaffung, bautechnische Reihe Nr. 11. Zürich 1945.

Schönberg, Gustav Schönberg, Finanzverhältnisse der Stadt Basel im 14. und 15. Jahrhundert. Tübingen 1879.

Schweizer, Eduard Schweizer, Die Wasserrechte am Rümelinbach. Basler Jahrbuch 1922.

Die Gewerbe am Kleinbasler Teich. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Bd. 26–28, 1927–1929.

Die Lehen und Gewerbe am St. Albanteich. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Bd. 21, 1920.

Siegfried Festschrift, Geschichte der Gemeinnützigen Gesellschaft in Basel von 1777–1926. Festschrift zur 150. Stiftungsfeier im Auftrage des Vorstandes verfaßt von Paul Siegfried. Basel 1927.

Sikemeier, Erich Sikemeier, Zur Geschichte der Bau- und Wohnungshygiene in Basel. Basel 1936.

F. Stähelin, Felix Stähelin, Das älteste Basel. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Bd. 20, 1921. Separat erschienene zweite verbesserte Auflage Basel 1922.

J. J. Stehlin, J. J. Stehlin-Burckhardt, Architectonische Mittheilungen aus Basel. Stuttgart 1893.

Stohler, Hans Stohler, Zur Limitation der Kolonie Augusta Raurica. Zeitschrift für schweizerische Archaeologie und Kunstgeschichte Bd. 8 1946 65 ff.

Bücher, Die Wohnungs-Enquête in der Stadt Basel vom 1.–19. Februar 1889. Im Auftrage des Regierungsrathes bearbeitet von Karl Bücher. Basel 1891.

Burckhardt-Finsler, Albert Burckhardt-Finsler, Geschichte Kleinbasels bis zum Erdbeben 1356. Historisches Festbuch zur Basler Vereinigungsfeier 1892 Basel 1892 43 ff.

G. Burckhardt, G. Burckhardt, Basler Heimatkunde. Eine Einführung in die Geographie der Stadt Basel und ihrer Umgebung. 3 Bde. Basel 1925–1933. Bd. 2 enthält nebst einem Abschnitt über Basels Klima von W. Mörikofer eine ausführliche Darstellung der baulichen Entwicklung der Stadt.

J. Burckhardt, Jacob Burckhardt, Die Kunst der Renaissance in Italien. J. B. Gesamtausgabe Bd. 6 Basel 1932. 143 ff.

P. Burckhardt, Paul Burckhardt, Geschichte der Stadt Basel von der Zeit der Reformation bis zur Gegenwart. Basel 1942.

Fechter, Daniel Albert Fechter, Topographie mit Berücksichtigung der Cultur- und Sittengeschichte, im Sammelband: «Basel im vierzehnten Jahrhundert. Geschichtliche Darstellungen zur fünften Säcularfeier des Erdbebens am S. Lucastage 1356, herausgegeben von der Basler Historischen Gesellschaft.» Basel 1856.

Flesche, Hermann Flesche, Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Brügge. Belgische Kunstdenkmäler Bd. 1. München 1923.

Ganshof, F. L. Ganshof, Etude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au moyen age. Paris Bruxelles 1943.

Ganßer, A. Ganßer-Burckhardt, Die frühzeitliche Handwerkersiedelung am Petersberg in Basel. Zeitschrift für schweizerische Archaeologie und Kunstgeschichte Bd. 2 1940 10 ff.

Groß, Johann Grosz, Kurtze Baszler Chronick Basel 1624.

Gutherz, Max Gutherz, Geschichtlicher Überblick der Abfallbeseitigung der Stadt Basel. Frauenfeld 1928.

Heusler, Andreas Heusler, Verfassungsgeschichte der Stadt Basel im Mittelalter. Basel 1860.

Kölner, Paul Kölner, Basler Zunftherrlichkeit. Ein Bilderbuch der Zünfte und Gesellschaften. Basel 1942.

Völckers, Otto Völckers, Dorf und Stadt. Leipzig 1942.

Wackernagel, Rudolf Wackernagel, Geschichte der Stadt Basel. 4 Bde. Basel 1907–1924.

Weiß, Richard Weiß, Volkskunde der Schweiz. Erlenbach-Zürich 1946.

Wurstisen, Christian Wurstisen, Baszler Chronik. Neudruck Hotz nach der Ausgabe von Daniel Bruckner 1765. Basel 1883.

III.

Die übrige bei den Untersuchungen berücksichtigte und für weitere Spezialstudien erforderliche Literatur ist nachfolgend unter den Anmerkungen zu den einzelnen Kapiteln und Abschnitten aufgeführt.

DAS RÖMISCHE BASEL

Arialbinnum

Gallische Ansiedelung mit Gräberfeld bei Basel, unter Mitwirkung von Dr. Karl Stehlin, Dr. Emil Major, Dr. Willi Mohler, Prof. Dr. Otto Schlaginhaufen, Dr. Hans Georg Stehlin und Dr. Pierre Revilliod herausgegeben von Emil Major. Basel 1940. Buchausgabe der unter dem Titel «Die prähistorische (gallische) Ansiedelung bei der Gasfabrik in Basel» im Anzeiger für schweizerische Altertumskunde 1914 bis 1938 erschienenen Aufsätze.

R. Laur, Ein problematischer Skelettfund beginnt sich abzuklären. Ur-Schweiz Bd. 6 1942 p. 51 ff.

Der Münsterhügel als wichtigste Stelle im römischen Kolonieplan:

Die wichtigste Vermessungsliteratur erwähnt bei Stohler (siehe unter *II.*) Für Basel ist fernerhin zu berücksichtigen:

Hans Stohler, Über die Orientierung der Stadtpläne von Augusta Raurica und Basilia Romana. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde Bd. 38 1939 295 ff. Allgemein aufschlußreich sind: *Julius Maurizio*, Die Steinsetzung von Mutta bei Fellers und ihre kultgeographische Bedeutung. Urschweiz Bd. 12 1948, *Günther Marting*, Die astronomische Orientation der assyrischen Tempel. Atlantis 1934, Nr. 5, 318 ff., *Hans Stohler*, Über die Orientierung hervortretender historischer Bauwerke des Baselbietes. Baselbieter Heimatblätter. 6. Jahrgang 1941, Nr. 1, 1 ff.

Die planmäßige frührömische Quartieranlage auf dem Münsterhügel:

G. Burckhardt, Bd. 2, 113. *R. Laur*, Führer durch Augusta Raurica Basel 1948[2]. *August Bernoulli*, Basel im frühesten Mittelalter. Basler Jahrbuch 1920. *Kunstdenkmäler* Basel-Stadt Bd. 1, 37 ff. Ausgrabungen 1944: *R. Laur*, Die Ausgrabungen auf dem Münsterplatz, Basler Nachrichten 1944, Nr. 106, 167. Ausgrabungen auf dem Münsterplatz, National-Zeitung 1944, Nr. 116, 200, 302. *Emil Vogt*, Vom ältesten Basel. Zu den Ausgrabungen auf dem Münsterplatz, National-Zeitung 1944, Nr. 260. *Max Burckhardt*, Bericht der Delegation für das alte Basel. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 43 1944, p. X.

Das spätrömische Castrum:

Ganshof, p. 11 ff. Kunstdenkmäler, Bd. 1 p. 37 ff. mit Literaturnachweis. *Karl Stehlin*, Baugeschichte des Basler Münsters. Basel 1895, p. 247, 253.

Der Ursprung der Stadt:

G. Burckhardt, Bd. 2 p. 112, ebenda *W. Mörikofer* über das Basler Klima. Römerstraßen: *Felix Stähelin*, Die Schweiz in römischer Zeit, Basel 1931² p. 44. Bodenfunde: *Emil Major*, Anzeiger für Schweizerische Geschichte N. F. XVII 1919, p. 148 ff. *Emil Vogt*, Die neuen römischen Funde aus Basel und die Frühgeschichte der Stadt. Vortragsreferat. Basler Nachrichten 1931, Nr. 47. Wackernagel, Bd. 1 p. 15, 608. Ganßer, p. 10 ff. Ganshof, p. 33.

DIE FRÜHMITTELALTERLICHE STADT

Lokalisierung der Feste Robur: *Max Niedermann*, Munimentum prope Basiliam, quod appellant accolae Robur. Festschrift Albert Oeri. Basel 1945, p. 304 ff. Den Hinweis verdankt der Verfasser dem Denkmalpfleger Dr. R. Riggenbach. Brieflich hat Prof. Felix Stähelin darauf aufmerksam gemacht, daß schon *Th. Burckhardt-Biedermann*, Basel als den älteren Bischofssitz annahm. Castrum Rauracense: *R. Laur*, Ein frühchristlicher Grabstein? Basler Nachrichten 1948, Nr. 482. Übersicht der Funde: *Kunstdenkmäler*, Bd. 1 p. 47 ff., ferner: *R. Laur*, Die Kirche von Riehen, Zeitschrift für schweizerische Archaeologie und Kunstgeschichte, Bd. 5 1943, p. 129 ff.; Neue Alemannenfunde am Bernerring, Basler Nachrichten 1932, Nr. 39; Ein alemannisches Gräberfeld in Kleinhüningen, Basler Nachrichten 1933, Nr. 106; Ein alamannisches Reitergrab in Kleinhüningen entdeckt, Basler Nachrichten 1946, Nr. 490; Neue alamannische Gräberfunde in Kleinhüningen, National-Zeitung 1946, Nr. 535; Ein kostbarer Grabfund in Kleinhüningen, National-Zeitung 1948, Nr. 180. Archaeologische Entdeckungen auf der Pfalz, National-Zeitung 1947, Nr. 420; Neue Ausgrabungen beim Münster, Basler Nachrichten 1947, Nr. 386; Vom karolingischen Münster der Stadt Basel, Ausgrabungen auf der Pfalz, Basler Nachrichten 1948, Nr. 412; Basels karolingisches Münster, National-Zeitung 1948, Nr. 450. *Kunstdenkmäler*, Bd. 2, p. 3, 143. *J. Maurizio*, Reinacherhof und Münsterplatz, Freiwillige Basler Denkmalpflege 1943/44, Basel 1945, p. 29 ff.

DIE BISCHÖFLICHE STADT

Der Martinszinsbezirk:

Paul Meerwein, Die gerichtliche Fertigung im Basler Stadtrecht des 13. Jahrhunderts. Basel 1903. *Hans Strahm*, Grundrißplan und Begriff der Hofstatt (area). Vortragsreferat H. G. K. im «Bund» 20. xii. 1944. *Augustin Genoud*, La construction de Fribourg et les premiers édifices de la ville au XII^e siècle. Zeitschrift für schweizerische Archaeologie und Kunstgeschichte, Bd. 6 1944, p. 1 ff. *Heribert Reiners*, Das malerische alte Freiburg, Freiburg i. Ue. 1930. *Wackernagel*, Bd. 1, p. 60, 612, Bd. 2,1 p. 199, 16*.

Die Stadtmauer des Bischofs Burchard:

Rudolf Massini, Das Bistum Basel zur Zeit des Investiturstreites. Basel 1946. *Martin Strübin*, Die Kreuzsteine des Territoriums und der Leuga bannalis im alten Basel, Basel 1947. *A. Bernoulli* 56 ff., *Wackernagel* Bd. 1, 51 ff., 612, *Ganshof* p. 37, *Ganßer* p. 11.

Die Ordnungsprinzipien in der Stadtanlage:

Heinrich Boos, Geschichte der Stadt Basel im Mittelalter, Basel 1877, p. 23; *R. Kaufmann*, 28. Jahresbericht der Öffentlichen Basler Denkmalpflege 1946, p. 20; *Boos*, Bd. 1, p. 297; *K. G. Stephani*, Der älteste deutsche Wohnbau und seine Einrichtung, Bd. 2, Leipzig 1903, p. 463; *Fritz Lodewig*, Die Kirchtürme und die alte Stadtbaukunst in Basel, Schweizerische Technische Zeitschrift 1946, Nr. 17/18. Die Äußerung von *L. B. Alberti* bei Jacob Burckhardt, Bd. 6, Basel 1932, p. 145.

Das Quartier um St. Peter:

Aufstiege: hölzerne Geländer siehe Petrus Ramus (Ausgabe Fleig, p. 26).

Das Quartier um St. Leonhard:

Gassen: Ernst Staehelin, Johann Ludwig Frey, Johannes Grynaeus und das Frey-Grynaeische Institut in Basel, Rektoratsprogramm 1947, Basel 1947.

Rümelinbach: siehe die Arbeiten von *Eduard Schweizer*. Aus den Größenverhältnissen der Basler Teiche ergeben sich wertvolle Aufschlüsse über das Ausmaß der Erstellungsarbeiten. Die Länge beträgt beim Rümelinbach 2560 m, beim St. Albanteich 4870 m, beim Riehenteich 4800 m, der erforderliche Erdaushub 7700 m³, 32 000 m³, 31 200 m³, dementsprechend die Arbeitszeit (Lösen, zweimal Werfen, Ausbreiten, Stampfen zirka 2 Arbeitsstunden pro m³) total 141 800 Stunden, wovon für den Rümelinbach 15 400 Stunden, für den St. Albanteich 64 000 Stunden und für den Riehenteich 62 400 Stunden.

Die gewachsene Form: A. E. Brinckmann, Stadtbaukunst, Berlin-Neubabelsberg 1920. *A. Christen*, Zur Entwicklungsgeschichte des Städtebaus, Erlenbach-Zürich 1946. *R. Kaufmann*, «Basel», Straße und Verkehr, Bd. 31, 1945, p. 103 ff., Abschnitt Basel in Hans Jenny, Kunstführer der Schweiz, Bern 1945⁴.

Die obere Talstadt rechts des Birsigs:

Die Freiestraße: Theodor Nordmann, Hausgeschichte der Basler Handelsbank, Basel 1929, p. 5 ff., Die Krayer-Ramsperger Actiengesellschaft 1827–1927, Basel 1927, Hausgeschichte der Magazine zum Wilden Mann in Basel, Basel 1931; *Paul Geiger* und *Theodor Nordmann*, Die goldene Apotheke in Basel, mit einem Anhang über die geschichtliche Entwicklung des Apothekenwesens in Basel, Basel 1931.

Die Bildung des neuen Stadtzentrums:

Kölner, p. 123 ff.

Die Stadtmauer aus der Zeit um 1200:

Kunstdenkmäler p. 221 ff., *Ganshof* p. 52, *Gustav Steiner*, Entstehung und Charakter der Basler Zünfte im 13. Jahrhundert. Basler Jahrbuch 1948, p. 17 ff.

DIE GRÜNDUNG DER STADT KLEINBASEL

Der geschichtliche Verlauf:

Rudolf Wackernagel, Beiträge zur geschichtlichen Topographie von Kleinbasel. Historisches Festbuch zur Basler Vereinigungsfeier 1892, Basel 1892, p. 221 ff.

Die Eigenart des Stadtplanes:

Werner Noack, Die mittelalterlichen Städte im Breisgau. Oberrheinische Heimat, Bd. 28, Freiburg i. Br. 1941, p. 176 ff. *Friedrich Metz*, Der Breisgau. Landschaft und Siedlung. Oberrheinische Heimat, Bd. 28 1941, p. 113 ff.; Die alemannische Stadt. Jahrbuch der Stadt Freiburg im Breisgau, Bd. 1, Stuttgart 1937, p. 69 ff. *Ernst Flückiger*, Murten HBL, Bd. 5, p. 217 ff. *H. Tr.* Kaiserstuhl, HBL, Bd. 4, p. 438 ff., Klingnau HBL, Bd. 4, p. 508. *R. Feller*, Bern, HBL, Bd. 2, p. 131. *Schaltegger*, Dießenhofen, HBL, Bd. 2. p. 717. *L. Forrer*, Eglisau, HBL, Bd. 2, p. 791, *F. Wernli*, Laufenburg, HBL, Bd. 4, p. 615. *Sebastian Burkart*, Geschichte der Stadt Rheinfelden, Aarau 1909. *Karl Schib*, Die Stadtgründungen am Oberrhein zwischen Basel und Konstanz. Vortragsreferat. Basler Nachrichten 1946, Nr. 447. *Werner Bourquin*, Die neuenburgischen und bischöflichen Städtegründungen im Gebiet des Bielersees. Vortragsreferat. Basler Nachrichten 1943, Nr. 39, National-Zeitung 1943, Nr. 65. *Hans Strahm*, Stadtluft macht frei. Vortragsreferat. Basler Nachrichten 1946, Nr. 469. *Hektor Ammann*, Das schweizerische Städtewesen des Mittelalters. Vortragsreferat. Basler Nachrichten 1945, Nr. 78. *Lucien Sittler*, Die Entwicklung des Stadtbildes von Colmar. Vortragsreferat. Basler Nachrichten 1947, Nr. 52. *Walter Laedrach*, Bern. Berner Heimatbücher Nr. 33, Bern 1948. *Reichesberg*, Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. 3, Bern 1911, p. 785 (Straßen). Die Stadtpläne von Braunschweig, Jüterbog und Lügde bei *Völckers*, p. 55, 71.

Die planmäßige Ausführung:

locatores siehe *Völckers* p. 64. Die nachträglichen Stadterweiterungen: *Schönberg*, p. 216, 484, 573.

Die Gassen:

Theodor Nordmann, Die Altstadt Kleinbasel und die Hausgeschichte des Restaurant zum Leuen. Basler Nachrichten 1930. Pläne der ostelbischen und polnischen Städte bei *H. Bernoulli*, p. 34 ff.

DIE GROSSBASLER VORSTÄDTE

Karl Stehlin, Legende zum Stadtplan, BUB Bd. 2, p. 519.

DER WIEDERAUFBAU DER STADT NACH DEM ERDBEBEN

Zur Finanzpolitik vgl. außerdem *Richard Hallauer*, Der Basler Stadtwechsel 1504–1746, ein Beitrag zur Geschichte der Staatsbanken. Basel 1904, *Alfred Bisegger*, Die Silberversorgung der Basler Münzstätte bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, Basel 1917. Erhaltene Teile der Stadtmauer: *R. Kaufmann*, Basel, das Stadtbild nach den ältesten Photographien seit 1860. Basel 1936, *Carl Roth*, Das Spalentor, Basler Jahrbuch 1936; *Katalog* der Aufnahmen und Pläne der Freiwilligen Basler Denkmalpflege, Jahresbericht 1940.

DIE ORGANISATION DES STÄDTISCHEN BAUWESENS

Wilhelm Arnold, Zur Geschichte des Eigentums in den deutschen Städten, Basel 1861. *Andreas Heusler*, Basels Gerichtswesen im Mittelalter, 100. Neujahrsblatt 1922.

Baupolizei:

Rudolf Sohm, Institutionen. Geschichte und System des römischen Privatrechts. München und Leipzig 1933[17]. *Johann Schnell*, Rechtsquellen von Basel. 2 Bde. Basel 1856, Das Civilrecht, die Gerichte und die Gesetzgebung im Sammelband «Basel im vierzehnten Jahrhundert», Basel 1856, p. 305 ff. *Eduard His*, Geschichte des Basler Grundbuchs, Beiträge zur Schweizerischen Verwaltungskunde, Heft 18, Zürich 1915.

Verhütung von Mißbau:

Karl Stehlin, Basler Baumeister des 15. Jahrhunderts. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 5 1906, p. 96 ff.

Fünfer und Gescheid:

Hans Stohler, Verschwindende Grenzzeichen, National-Zeitung 1944, Nr. 308; Der Grenzstein und die Grenze in Volksglaube und Poesie, Der Rauracher, Bd. 18 1946; Geheime Grenzzeichen und Gebräuche der Baselbieter Gescheide. Ein Beitrag zur Vermarkungsgeschichte von Muttenz und Pratteln, Baselbieter Heimatbuch Bd. 4, Liestal 1948.

Maßnahmen gegen Brandgefahr:

Johannes Bühler, Bauern, Bürger und Hansa, nach zeitgenössischen Quellen. Leipzig 1929, p. 116.

Die Bauverwaltung:

Wasserversorgung: Rudolf Hegi, Die Entwicklung der Wasserversorgung von Basel vom 13. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Basel 1928. *Arthur Burger*, Brunnengeschichte der Stadt Basel. Manuskript in Maschinenschrift herausgegeben vom Gas- und Wasserwerk, Basel 1945. Staatsarchiv Basel, Brunnakten A 1. *C. Zaeslein*, Die Geschichte der Trinkwasserversorgung der Stadt Basel. Sonntagsblatt Basler Nachrichten 1945, Nr. 28. *Völckers*, p. 85.

Korrektionen: beim Andreasplatz vgl. *Kunstdenkmäler*, Bd. 3, Basel 1941, p. 145 (Paul Roth).

Gruben, Ehgräben, Dohlen. Nach *Hans Fleig*, Petrus Ramus, p. 13, geht die Schilderung des Dohlensystems bei Ramus auf Sebastian Münster und Bonifazius Amerbach zurück.

DIE ENTWICKLUNG BIS HEUTE

Unterteilungsverbot für Hofstätten und Häuser:

Schnell, Rechtquellen, Bd. 1, p. 106, Nr. 107. Entwicklung bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts: *P. Masson*, La Provence au XVIII[e] siècle, Bd. 3,

p. 763 ff., Paris 1936. Eine ausgezeichnete Einführung in die lokalen Verhältnisse vermitteln die zahlreichen Aufsätze von *Daniel Burckhardt-Werthemann*, vgl. *Karl Vöchting*, Verzeichnis der Schriften von D. B.-W., Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 43 1944, p. 255 ff. *Rechtsquellen*, Bd. 1, p. 140, 236, 244, 256, 258, 309, 332, 370 ff., 375, 434, 465, 497, 926, 969.

Bevölkerungsstruktur:

L. Freivogel, Stadt und Landschaft Basel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Basler Jahrbuch 1899, p. 171 ff.

Die Stadterweiterung:

Bautätigkeit: Albert Burckhardt-Finsler, Basels bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert. Basler Jahrbuch 1901, p. 259 ff., 1903 p. 207 ff. Geschichte der Familie Sarasin in Basel, Bd. 2, Basel 1914: *Traugott Geering*, Kap. IX, Ratsherr Karl Sarasin, p. 185 ff., 216 ff. *R. Kaufmann*, Gregor Stächelin und seine Familie, Basel 1930, p. 55 ff., 94 ff. *Th. Hummel*, Die Dynamik der Bodenpreise im Kanton Basel seit 1869. Basel 1932. *Hubert E. Salathin*, Boden- und Wohnverhältnisse in Basel. Basel 1942. *Nicolas C. G. Bischoff*, Wandlungen vor den Toren der Stadt. Basler Jahrbuch 1947, p. 71 ff.

Die Innerstadtkorrektion:

Maßnahmen bis 1850: *Daniel Burckhardt-Werthemann*, Wie das Basler Volk ein berühmtes Kunstwerk beseitigt hat. Des Volksboten Schweizer Kalender 1933, p. 30 ff.

Die Altstadtsanierung:

Beseitigung von Elendsvierteln und Verfallswohnungen, herausgegeben vom *Internationalen Verband für Wohnungswesen*. Stuttgart 1935. Altstadtsanierung mit Reichshilfe 1934–1938. Eine Untersuchung auf Grund amtlichen Materials veranstaltet von der *Deutschen Gesellschaft für Wohnungswesen*. Berlin 1940. Schlußbericht über den «2. Kongreß der Schweiz. Städtebauer 1944», u. a. *Ernst Reinhard*, Sanierung alter Stadtteile; *John Lachavanne*, Le droit de superficie, Straße und Verkehr, Bd. 30 1944. *Die Ursachen: Karl Bücher*, Die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt am 1. Dezember 1888. Basel 1890. *Albrecht Burckhardt*, Demographie und Epidemiologie der Stadt Basel während der letzten drei Jahrhunderte 1601–1900. Rektoratsprogramm. Basel 1908. *René Bastian*, Die Arbeit der Tuberkulosefürsorgestelle der Stadt Basel in den Jahren 1924–1928. Basel 1930. *Rudolf Kaeser*, Die topographische Verbreitung der Tuberkulose in der Stadt Basel während der Jahre 1901–1925. Basel 1931. *Peter Burckhardt*, Die Tuberkulose-Sterblichkeit der Stadt Basel von 1920–1929. Basel 1934. *M. L. Werner*, Die Wohnverhältnisse armengenössiger Familien in Basel. Gesundheit und Wohlfahrt, Bd. 1945. *Walter Kull*, Wohnungen und Mietpreise im Kanton Basel-Stadt. Ergebnisse der Wohnungszählung vom 1. Dez. 1941. Basel 1945. *Die Bedürfnisse: W. von Gonzenbach*, Gesundes Bauen. Gesundes Wohnen. Zürich 1934. *Josef Nann*, Zur Geschichte der gewerbehygienischen Bestrebungen in Basel. Näfels 1935. *R. Kaufmann*, Wohnungshygiene. Werkzeitung der J. R. Geigy AG., Basel, Bd. 4 1946, p. 217 ff. *Die Maßnahmen: Otto Schilling*, Innere Stadt-Erweiterung. Berlin 1921. *K. Kühn*, Die schöne Altstadt, ihr Schutz, ihr Umbau, ihre Verkehrsverbesserung. Berlin 1932. *Hans Bernoulli*, Die organische Erneuerung unserer Städte. Basel 1942. *Ville de Genève*, Aménagement de la vieille ville. Rapport du Conseil administratif 18 septembre 1938. Genève 1938. *Bebauungsplan der Stadt Schaffhausen*, ausgeführt im Auftrag des Stadtrates durch eine Arbeitsgemeinschaft von Architekten unter der Leitung von Karl Scherrer (1943). Vervielfältigtes Manuskript, Basel Zentrale Arbeitsbeschaffungsstelle. *Altstadtsanierung Kanton Basel-Stadt*, Beantwortung des Fragebogens der eidg. Expertenkommission vom 1. Oktober 1943, im Auftrag des «Arbeitsrappens» zusammengetragen und verfaßt von Dr. Walter Weiß. *Anton Eric Scotoni*, Die Sanierung der Zürcher Altstadt, eine ökonomische Untersuchung. Zürich 1944. *Zwischenbericht über die Altstadtsanierung*, verfaßt im Auftrage der Staatlichen Heimatschutzkommission Basel-Stadt von Dr. Rud. Kaufmann 1944. Vervielfältigtes Manuskript Akten Baudepartement. *R. Kaufmann*, Warum Denkmalpflege und Altstadtsanierung? Denkmalpflege, Stadtplanung und Altstadtsanierung in Basel. Katalog der Ausstellung «Bau- und Kunstdenkmäler der Schweiz, ihre Erfassung und Pflege», im Gewerbemuseum Basel 1944. «*Altstadt heute und morgen*. Katalog der Ausstellung der projektierten Maßnahmen für die Sanierung der Altstadt von Basel» im Kleinen Klingental. Basel 1945. *R. Kaufmann*, Zur Eröffnung der Altstadtsanierungs-Ausstellung. National-Zeitung 1945, Nr. 438, Basler Nachrichten 1945, Nr. 402. Ein Zusammenstellung der technischen Angaben in des Verfassers Artikel im «Plan», Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung, Bd. 4 1947, p. 103 ff.

Die Erhaltung des Stadtcharakters:

Camille Martin und *Hans Bernoulli*, Städtebau in der Schweiz. Zürich 1929. *Vorschläge der Öffentlichen Basler Denkmalspflege und der Sektion Basel der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz* für die besonderen Bestimmungen zur Wahrung des Stadtbildes in der Altstadtzone. Eingabe vom 22. September 1938 an die Großratskommission zur Ergänzung des Hochbautengesetzes. *Denkschrift* vom 1. Februar 1944, enthaltend die Wünsche und Vorschläge der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz, Sektion beider Basel, an das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt. *Bericht 4123 des Regierungsrates* über die Erledigung 1. des *Postulates Dr. H. Kramer* betreffend die Neuregelung der Organisation der Staatlichen Heimatschutzkommission; 2. des *Anzugs Dr. L. Burckhardt* und Konsorten betreffend Ausdehnung des Heimatschutzes auf die staatlichen Liegenschaften Schlüsselberg 3 / Stapfelberg 2/4 und auf weitere schutzwürdige Einzelbauten. Dem Großen Rat des Kantons Basel-Stadt vorgelegt am 1. März 1945. *R. Kaufmann*, Moderne Baukultur in Basel. Schweizerische Lehrerzeitung 1946, p. 480 ff.