

mit den grösseren Quartierstrassen
Beiträge zur Basler Geschichte

Georg Kreis



150 Jahre
im Dienst der Stadt
Zur Geschichte
des Tiefbauamts Basel-Stadt

Christoph Merian Verlag

150 Jahre im Dienst der Stadt

Beiträge zur Basler Geschichte

Georg Kreis

150 Jahre im Dienst der Stadt

Zur Geschichte
des Tiefbauamts Basel-Stadt

Christoph Merian Verlag

1. Auflage

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-85616-670-0



Ein Unternehmen der Christoph Merian Stiftung

© 2015 Christoph Merian Verlag

Alle Rechte vorbehalten; kein Teil dieses Werkes darf in irgendeiner Form
ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert
oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt
oder verbreitet werden.

Korrektorat: Rosmarie Anzenberger, Basel

Gestaltung und Satz: icona basel

Lithos: LAC AG, Basel

Druck und Bindung: Kösel GmbH & Co. KG, Altusried-Krugzell

Papier: Lessebo Design Smooth 115 g/m²

www.merianverlag.ch

Inhalt

| | | |
|--------------------|--|-----------|
| Vorwort | | |
| Hans-Peter Wessels | 9 | |
| 1 | Ausgangspunkt, Aufgabe und Ausführung | 11 |
| 1.1 | Ausgangspunkt | 12 |
| 1.2 | Aufgabe | 14 |
| 1.3 | Ausführung | 20 |
| 2 | Stadt- und Bevölkerungsentwicklung | 25 |
| 2.1 | Bevölkerungs- und Allmendentwicklung | 27 |
| 2.2 | Stadtentwicklung | 33 |
| | Frühe Stadtplankonzepte | 35 |
| | Weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets | 48 |
| | Spätere Stadtplankonzepte | 50 |
| 3 | Leitung und Arbeitsfelder | 71 |
| 3.1 | Departementsvorsteher und Amtsdirektoren | 72 |
| 3.2 | Arbeitsfelder | 84 |
| | Büroarbeit und Einzelplanung | 87 |
| | Allmend | 88 |
| | Arbeitsbeschaffung | 92 |
| | Maschinen und Fahrzeuge | 93 |

| | | |
|----------|--|-----|
| 4 | Strassenbau | 99 |
| 4.1 | Planierungen | 100 |
| 4.2 | Alte und neue Strassen | 107 |
| 4.3 | Beläge und Aufgrabungen | 112 |
| | Steinpflästerungen | 113 |
| | Makadam | 116 |
| | Holzpflästerung | 119 |
| | Asphaltierung | 120 |
| | Die Strasse als ‹Infrastrukturträger› | 123 |
| 4.4 | Tramschienen | 129 |
| 4.5 | Trottoirs | 135 |
| 4.6 | Strassenschilder, Hausnummern, Verbotsschilder | 139 |
| | | |
| 5 | Brückenbau | 145 |
| 5.1 | Rheinbrücken | 146 |
| | Mittlere Brücke | 148 |
| | Wettsteinbrücke | 151 |
| | Johanniterbrücke | 159 |
| | Dreirosenbrücke | 162 |
| | St. Albanbrücke | 166 |
| 5.2 | Wiesebrücken | 168 |
| 5.3 | Birsbrücken | 170 |
| 5.4 | Birsigbrücken | 172 |
| 5.5 | Andere Brücken | 177 |
| | | |
| 6 | Wasserbau | 185 |
| 6.1 | Rhein | 188 |
| | Die Fähren | 190 |
| 6.2 | Teiche (‹Dych›) | 191 |
| | Kleinbasel | 192 |
| | Grossbasel | 196 |
| 6.3 | Dorenbach und Rümelinbach | 197 |
| 6.4 | Wiese | 199 |

| | | |
|----------|--|------------|
| 6.5 | Birsig | 201 |
| 6.6 | Birs | 210 |
| 6.7 | Badeanstalten | 211 |
| 6.8 | Wasserversorgung | 215 |
| 7 | Entsorgung | 219 |
| 7.1 | Abwasser | 221 |
| 7.2 | Strassen- und Hauskehricht | 232 |
| | Strassenkehricht | 234 |
| | Hauskehricht | 241 |
| 7.3 | Bedürfnisanstalten | 246 |
| 7.4 | Abfall- und Schuttdeponien | 251 |
| 7.5 | Kehrichtverbrennung | 256 |
| 7.6 | Schnee | 259 |
| 8 | Besondere Anlagen | 263 |
| 8.1 | Wasserkraftwerke | 266 |
| | Rheinfelden | 266 |
| | Augst | 266 |
| | Birsfelden | 267 |
| 8.2 | Rheinhäfen | 268 |
| | St. Johann | 268 |
| | Hafenbecken Kleinhüningen/Klybeck I/II | 270 |
| 8.3 | Flughafen | 272 |
| 8.4 | Parkhäuser | 274 |
| 8.5 | Cityring | 277 |
| 8.6 | Nationalstrasse | 280 |
| | Osttangente | 282 |
| | Nordtangente | 286 |
| 8.7 | Tramtiefbahn | 289 |
| 8.8 | Verschiedenes | 292 |

| | | |
|----------|--|-----|
| 9 | Gespräch mit Kantonsingenieur und Chef des Tiefbauamts Roger Reinauer | 297 |
| | Anhang | 305 |
| | Literaturverzeichnis | 306 |
| | Register | 312 |
| | Bildnachweis | 318 |
| | Autor | 320 |

Vorwort

Dieses Buch befasst sich mit einem Stück bisher wenig beachteter und doch elementarer Stadtgeschichte. Es ist die Geschichte des Basler Tiefbaus und damit auch des Tiefbauamtes. «150 Jahre im Dienst der Stadt» – der Titel bringt es auf den Punkt: Er hebt hervor, wie wichtig die Dienstleistungen dieses Amtes sind. Wichtig übrigens nicht nur für die Stadt, sondern für die ganze Agglomeration, die mit dem städtischen Kern eine symbiotische Einheit bildet. Die Geschichte der Tiefbautätigkeit ermöglicht eine Begegnung mit einer Realität, in der wir tagtäglich mit grösster Selbstverständlichkeit leben. Sie macht uns bewusst, wie sehr eine Stadt auf das Funktionieren ihrer baulichen Infrastruktur angewiesen ist. Diese ist aber nicht einfach vorhanden, sondern musste erbaut und unterhalten werden und wurde über viele Jahrzehnte stetig weiterentwickelt.

Öffentliche Räume mit Verkehrswegen, Wasserbauten, Abwasseranlagen und Abfallentsorgung sind die hauptsächlichen Arbeitsfelder des Tiefbauamtes. Ohne das gute Funktionieren des Tiefbaus ist an ein geordnetes städtisches Zusammenleben von vielen Menschen auf sehr engem Raum nicht zu denken. Über diesen Aufgabenbereich müssen wir uns zum Glück jedoch kaum Gedanken machen, da uns das Tiefbauamt diese Aufgaben abnimmt.

Die faszinierende Geschichte des städtischen Tiefbaus macht uns bewusst, dass hinter Errungenschaften, die für uns heute ganz selbstverständlich sind, ein enormes Know-how und eine aufwendige und komplexe Organisation stecken. Gerade die unspektakulären Geschichten machen den Reiz dieser Lektüre aus. Sie zeigen: Die Entwicklung ist stets geprägt von den Menschen und ihren sehr realen Bedürfnissen. Die Einblicke in die Evolution der Stadt und das Funktionieren der Gesellschaft in den verschiedenen Zeitabschnitten sind faszinierend und aufschlussreich zugleich.

Als Einwohner dieser Stadt und als Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements und damit des hier aus historischer Perspektive thematisierten Verantwortungsbereichs wünsche ich diesem anregenden Buch möglichst viele interessierte Leserinnen und Leser.

Dr. Hans-Peter Wessels

Regierungsrat, Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

1

Ausgangspunkt, Aufgabe und Ausführung

Am 18. Januar 1864 befasste sich der Grosse Rat auf Antrag des Kleinen Rats, also des heutigen Regierungsrates, mit einem Gesetz zu den über sechs Jahre laufenden und erneuerbaren Beamtungen im Baukollegium, dem heutigen Bau- und Verkehrsdepartement. Dieses Gesetz, das eines aus dem Jahr 1835 ersetzte, gilt als der Zeitpunkt, auf den das heutige Tiefbauamt seine Entstehung zurückführen kann. Denn in diesem Gesetz wurden vier Positionen aufgeführt: der Bauinspektor, der Kantonsingenieur, der Stadtgärtner und der Feuerschaubeamte. Damit beginnt die bis in die Gegenwart führende Reihe der Kantonsingenieure (vgl. Kap. 3.1). Der erste Kantonsingenieur, Johannes Merian-Müller, war allerdings bereits seit 1862 für das Baukollegium tätig, der Verwaltungsbericht jenes Jahres spricht ausdrücklich von der «Anstellung eines Kantonsingenieurs und der Bestellung seines Bureau». In der Detailliste führte er, in Klammern mit «prov.» bezeichnet, die Liste der acht Baubeamten an. Es folgten der ebenfalls provisorisch eingesetzte Bauinspektor, der nicht provisorische Strasseninspektor sowie fünf weitere Positionen. Und es gab Friedrich Baader, der als Strasseninspektor und Geometer wirkte. Bereits im November 1861 hatte der Antrag auf Schaffung der Stelle eines Kantonsingenieurs vorgelegen.

Warum gerade 1862 oder 1864? Man kann nur spekulieren. Die enorme städtebauliche Entwicklung mit dem Beschluss von 1857, einen grossen Bahnhof ausserhalb der Stadt zu bauen, und dem Beschluss von 1859, die Stadtmauern niederzulegen, bildet den Kontext. Der Ratschlag von 1864 ging davon aus, dass die in jüngster Zeit stark belebte Bautätigkeit mindestens auf diesem Niveau bleiben werde. Wahrscheinlich würden die an das öffentliche Bauwesen gestellten Anforderungen «bedeutend höher sein, als man es in früherer Zeit gewohnt war». Diese Feststellung bezog sich auf die nach dem Gesetz von 1859 vorgenommene Erweiterung der Stadt über die Grenzen der Befestigungsmauern

hinaus. Auch praktische organisatorische Gründe dürften bei der ‹Amtsgründung› eine Rolle gespielt haben. Das zuvor bereits während der Jahre 1857–1862 bestehende ‹Technische Büro› wurde aufgelöst und sein Aufgabenfeld eben dem oder einem Stadtingenieur anvertraut. Man könnte sich demzufolge auch auf den Standpunkt stellen, dass 1857 das ‹Geburtsjahr› des Tiefbauamts sei und dieses somit älter als die Stadtgärtnerei.

Die Schaffung einer Stelle macht allerdings noch kein Amt aus. Insofern müsste sich auch die Stadtgärtnerei vonseiten der Geschichtswissenschaft eine leichte Korrektur gefallen lassen, wenn sie (weil 2011 in 150-Jahr-Jubiläumslaune) die Anstellung des ersten Stadtgärtners Georg Schuster auf den 1. Januar 1861 als ‹Gründung der Stadtgärtnerei› bezeichnet.¹ Für die Anstellung eines Stadtgärtners bestand wegen der im ehemaligen Befestigungsbereich zu schaffenden Parkanlagen ein besonderer Grund. Strassen, Brücken und Gewässer als Zuständigkeitsbereich des künftigen Stadtingenieurs gab es indessen bereits vorher zuhauf. Wie damit vor 1864 umgegangen wurde, liegt aber ausserhalb der hier vorzustellenden Zeit.

Diese Geschichte soll im doppelten – im realen wie im übertragenen – Sinn «Einsichten» in die historischen Hintergründe der heutigen Dienstleistungen des Tiefbauamts vermitteln und so in durchaus staatsbürgerlicher Absicht ein wacheres Bewusstsein in diesem Bereich schaffen. Ein Bewusstsein dafür, dass nicht schon alles immer da war, sondern dass vielmehr alles zuerst geschaffen werden und das Geschaffene dann auch unterhalten werden musste. Sowohl das Herstellen als auch das Unterhalten erfolgt in der Regel mit stiller Professionalität als wichtiger Service public, den wir – wenig reflektiert – fast selbstverständlich nutzen.

Der Blick in die Geschichte verhilft so in einfacher Weise zu einer schärferen Wahrnehmung der Gegenwart. Carl Fingerhuth, Basler Kantonsbaumeister der Jahre 1979–1992, erinnerte in einem Artikel, der sich gegen das autistische Bauen von Stararchitekten ausspricht, daran, dass Städte eine zu beachtende Geschichte haben, dass Städte «Geschichtsbücher» seien, die gelesen werden sollten.² Intensive Lektüre dieser Art wird in der Regel nur von Experten betrieben und setzt solide Dokumentation voraus. Wünschbar wäre indessen, dass auch die gewöhnlichen Bewohner und Bewohnerinnen ihre gegenwärtige Stadt mit ihren historischen Voraussetzungen wahrnehmen. Aber man sieht nur, was man weiss. Das vorliegende Buch soll zu diesem Wissen und entsprechendem Wahrnehmen beitragen.

Angestrebt wird hier weniger eine Geschichte des Tiefbauamts, sondern vielmehr eine Geschichte des örtlichen Tiefbaus. Der Blick fällt dabei vor allem auf einzelne Bauobjekte. Diese reihen sich aber ein in einen Prozess, der sich aus mehreren Entwicklungsvorgängen zusammensetzt: der städtebaulichen Entwicklung, der Entwicklung einzelner Projekte und der Entwicklung der technischen Möglichkeiten.

Unsere Betrachtungen können auch aufzeigen, in welchem Masse ein permanenter Verbesserungswille am Werk ist und damit verbunden eine grundsätzliche Lernbereitschaft. Man kann dabei allerdings auch den Eindruck bekommen, dass der Perfektionierung insofern Grenzen gesetzt sind, als Verbesserungen zuweilen neue Probleme generieren. Ein konkretes Beispiel dafür ist etwa die Versorgung der Häuser mit Frischwasser, das dann zu Abwasser wird und als solches wieder entsorgt werden musste. Bei Betrachtung der enormen Anstrengungen, die in vergangenen Zeiten, insbesondere gegen Ende des 19. Jahrhunderts, unternommen wurden, könnte sich der Gedanke einstellen, dass da ein Unternehmerwille am Werk war, wie es ihn heute nicht mehr gibt und wie er auch nur noch schwerlich möglich wäre. Dieser Eindruck kann aber täuschen. Die grossen Werke wie die Ost- und Nordtangente und die ARA zeigen, dass auch in späteren Zeiten diese energische Entrepreneurship durchaus zu finden ist.

Theoretisch leuchtet schnell ein, dass die Vitalität einer Stadt in hohem Mass von ihrer Infrastruktur abhängt und diese für den wirtschaftlichen Erfolg von grosser Bedeutung ist. Dabei denkt man allerdings vor allem an zentrale Institutionen wie Verwaltungen, Spitäler und Bibliotheken, natürlich an den öffentlichen Verkehr, dazu an die Leitungen für Elektrizität, Gas, Telefon und an andere Kabelverbindungen. Weniger in das Blickfeld geraten hier Strassen und Brücken, Kanalisation und Abfallentsorgung. Georges Kubat, zunächst Chef des Kanalisationsbüros, dann Chef des Gewässerschutzamts, bemerkte 1982 völlig zutreffend, dass dem Kanalisationswesen im Vergleich zu anderen öffentlichen Bauwerken eine untergeordnete Bedeutung beigemessen werde, obwohl es technisch anspruchsvoll, kostspielig und, wie man beifügen kann, von existenzieller Bedeutung ist.³ Andere Bereiche, die in das Aufgabengebiet des Tiefbauamts fallen, teilen dieses Schicksal.

Das bisherige Geschichtsinteresse an der Stadtentwicklung hat sich, wie auch die verständliche Ausrichtung der INSA-Bände (Inventar der neueren Schweizer Architektur) oder die Beiträge des jährlich erscheinenden Basler Stadtbuchs zeigen, auf die Hochbauten konzentriert und hat aus dem Bereich der Tiefbauten eigentlich nur die Rheinbrücken und ganz am Rande ein wenig die Kanalisationsfrage wahrgenommen. Hochbauten an sich und das durch Hochbauten geprägte Stadtbild erhalten in reichem Mass Aufmerksamkeit und

entsprechende Bewertung. Wenn von Baukultur die Rede ist, denkt man in der Regel einzig an den Hochbau. Das bleibt auch so, wenn die Wahrnehmung mit Blicken auf die Industriekultur erweitert wird. Bei Strassen fragt man sich weniger, ob sie schön seien, sie haben vor allem vorhanden und brauchbar zu sein.⁴

Der kürzlich erschienene Band mit eindrücklichen Gegenüberstellungen von früheren und gegenwärtigen Bildern und ergänzenden Zukunftsbildern zur grossen Transformation der Stadt im Laufe der letzten 150 Jahre ist weitestgehend auf den Hochbau ausgerichtet; eine sehr schätzenswerte Ausnahme bilden in dieser Publikation die Beiträge von Roland Zaugg zur Stadtplanung.⁵ Auch die jüngste Ausgabe des exzellenten Architekturführers konzentriert sich, seiner Funktion gemäss, auf die Hochbauten. Immerhin finden sich darin auf die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts bezogene Aussagen wie: «Wasser, Gas und Elektrizität, Strasse und Schiene nahmen Einfluss auf die Gestalt der Stadt, des Hauses und der Wohnung.» Oder: «Hygiene wurde zu einem Pflichtfach der Stadtplaner.»⁶

Auch im Falle der öffentlichen Brunnen, insbesondere der populären Basilikenbrunnen aus dem Jahr 1865, gilt die Aufmerksamkeit dem sichtbaren Teil und nicht den Zuleitungen.⁷ Desgleichen interessieren sich die «Trämlifreunde», wiederum verständlicherweise, vor allem für das Rollmaterial und weniger für die Linienführung, die Geleise und deren Einbettung.⁸ Und auch bei den Freunden der Rheinschiffahrt dominiert das Interesse für die Nutzung der grossen Verbindung zum Meer und weniger die hierfür zu beachtenden wasserbaulichen Voraussetzungen.⁹

Der 1984 erschienene Band (vom Autor dieses Überblicks mitherausgegeben und mitzuverantworten) mit der Bestandsaufnahme der Basler Politikfelder handelte zwar vom Wohnen und vom Verkehr, nicht aber von den Strassen und der Kanalisation.¹⁰ Der gewöhnliche, für das Alltagsleben jedoch hochwichtige Strassenbau blieb dabei unbeachtet. Selbst in der amtlichen Statistik gilt die Aufmerksamkeit um vieles mehr dem Wohnungs- als dem Strassenbau. Das neuerdings erfreulich gewachsene Interesse an der Industriekultur ändert daran nur wenig.¹¹ Eine kleine Pionierleistung war das 1999 erschienene Themenheft der Zeitschrift «traverse» zu «Strasse und Strassenverkehr». Zu dieser Zeit arbeitete

man im Planungsamt des Baudepartements unter Beizug externer Experten an der Zusammenstellung eines Stadatlas. Dieses Projekt wurde, da es die finanziellen Möglichkeiten überstieg, nicht weiterverfolgt.¹² Ein Spätprodukt ist die 2005 erschienene Baudepartement-Dokumentation ‹Von der geschlossenen zur offenen Stadt›, die es verdienen würde, als leicht zugängliche Publikation verfügbar zu sein. Das Arbeitsfeld des Tiefbauamts ist, wenn auch unspektakulär, so doch in doppelter Weise eminent reell: Es handelt sich um reelle Arbeiten für reelle Bedürfnisse. Die Wertschätzung mindestens eines Teils des Tiefbaus hat in jüngerer Zeit aus der gewachsenen Sensibilität für Umweltfragen eine gewisse Steigerung erfahren. Neuerdings interessiert man sich vermehrt für Abwasser- und allgemeine Entsorgungsfragen.

Dass das Interesse für die bisher wenig beachtet gebliebenen Baufragen gewachsen ist, zeigt die 2008 begonnene und stets weiter ausgebaut Online-Dokumentation von Thomas Loretan und Matthias Ackermann mit einer Rubrik ‹Strassen, Plätze, Grünflächen, Friedhöfe und Gewässer›, hier zitiert unter ‹Basler Bauten›. Das Angebot ist mit den derzeit rund dreissig illustrierten Texten zu Strassen und Plätzen zwar begrenzt, der Ansatz hat aber einen hohen Nutzwert.¹³ Die relativ neuen Möglichkeiten des Internets ermuntern Amateure (im ursprünglichen Sinne von Liebhabern), Dokumentationen zur Ortsgeschichte zusammenzustellen, häufig kleinere ‹gepostete› Bildersammlungen, oft ohne Quellenangaben und mit wenig Erläuterungen.¹⁴

Wie steht es mit der Quellenlage der im Staatsarchiv und im Archiv der Denkmalpflege aufbewahrten Bildersammlungen? Auch hier zeigt sich bei Malern, Zeichnern und Fotografen eine Bevorzugung der Hochbauten. Wer fotografiert schon Bodenbeläge! Hans Bertolf war da eine Ausnahme, weshalb seine Sammlung für unsere Interessen besonders wertvoll ist. Oft kann man jedoch auch aus den aus anderem Interesse festgehaltenen Bildern indirekte Auskünfte zu Themen des Tiefbaus erhalten, wie beispielsweise bei zwei Abbildungen des Spalentors. Diese verraten ungewollt, wie zu einem bestimmten Zeitpunkt die Bodenbeschaffenheit des Vorfeldes aussah. Die Wahrnehmung des sogenannten Bildinhalts hängt oft auch von der spezifischen Optik des wissenden Auges ab. Leider fehlen bei vielen, ja den meisten Bildern genauere Zeitangaben.



Zwei Momentaufnahmen im Laufe der Zeit – was hat sich verändert? Das Spalentor ist im Prinzip das Gleiche geblieben, obwohl es eine andere Uhr erhalten hat. Der Baum auf der rechten Seite ist grösser geworden, das Haus im linken Bildhintergrund ebenfalls. Inwiefern haben sich die Kleidung der Menschen und ihre Frisur verändert? Zu beiden Zeitpunkten gibt es ein Tramgeleise, auf dem jüngeren Bild kann man dagegen eine auf dem ersten Bild noch fehlende Verkehrsinsel entdecken. Doch die Hauptsache sind hier die unterschiedlichen Strassen: im einen Fall eine Makadamstrasse mit schön gepflasterter Randpartie und immerhin schon einem ordentlichen Trottoir; im anderen Fall ein Strassenbelag, den wir umgangssprachlich als Asphalt bezeichnen (Bilder ohne Zeitangaben).



Ein interessanter Nebenaspekt, zu dem hier keine eingehende Auseinandersetzung möglich ist, betrifft die Frage, wann welche Innovationen in Angriff genommen und welche Investitionen getätigt wurden. Zum Teil werden die langen Fristen erstaunen – zum Beispiel für die Schaffung einer Kehrichtverbrennungsanlage oder beim Bau der zweiten Wettsteinbrücke in den 1980er-/90er-Jahren. Daneben gibt es aber auch gerade im späten 19. Jahrhundert Projekte, die bemerkenswert schnell realisiert wurden. Die längeren Fristen erinnern die Bewohner und Bewohnerinnen dieser Stadt an die banale, wenn auch leicht zu übersehende Tatsache, dass grössere Projekte nicht von einem Tag auf den anderen entstehen.

Wir können, vereinfachend, zwischen Neubau und Unterhalt unterscheiden, wobei dem Unterhalt zum Teil auch wieder Baucharakter eigen ist. Unterhalt ist unspektakulär. Dies gilt aus der Sicht des Laien auch für die meisten Strassenbauten, weniger allerdings für die Brückenbauten. Uns interessieren bei den Brücken vor allem die überspannenden Teile und nicht die ebenfalls wichtigen Zufahrten.

Eine Leitfrage bezüglich Infrastruktur muss sein: Wie reagiert das Gemeinwesen auf die stets weiter anfallenden Herausforderungen der städtischen (Bau-)Entwicklung? In manchem ist es schlicht eine Wachstumsgeschichte, in der alles zunimmt: die Aufgaben, das Personal, die Kosten, die Nutzung – und die Ansprüche. Gutes wie schlechtes oder langsames Gelingen können in der Regel auf die verschiedensten Umstände zurückgeführt werden. Der nachfolgende, chronikalisch angelegte Bericht will und kann diesbezüglich keine Bewertungen vornehmen.

Das Tiefbauamt war stets bloss ein Akteur neben anderen. In welchen Kooperationen und Partnerschaften es tätig war, wird in Kapitel 3 andeutend erörtert. Zu einem historischen Bericht dieses Amtes würde eigentlich auch die Geschichte seiner privaten Partner gehören, der mit den Ausführungen betrauten lokalen, nationalen und internationalen Firmen und Spezialisten.¹⁵ Deren Berücksichtigung übersteigt aber die Möglichkeiten dieser Zusammenstellung.

Die weiteren Ausführungen stützen sich vor allem auf die jährlichen Verwaltungsberichte (1864–2014, im Text auch als ‹Jahresberichte› bezeichnet) sowie auf die sogenannten Ratschläge der Regierung zuhanden des Grossen Rates¹⁶ und auf den Staatskalender und das Statistische Jahrbuch der Jahre 1921–2014. Für die vertiefte Erfassung von Einzelfällen müsste man auf Spezialdossiers, soweit vorhanden, zurückgreifen. Was im Folgenden präsentiert wird, ist das Ergebnis einer Auswertung der Jahresberichte unter dem Aspekt von Zusammengehörigkeit und Entwicklung einzelner Bereiche im Laufe der Zeit. Die Struktur der ausgewerteten Verwaltungsberichte ändert sich allerdings immer wieder, was zuweilen aufschlussreich, zum Teil aber nur bedauerlich ist, weil eingeführte Aspekte unvermittelt aufgegeben werden und bei quantitativen Angaben Zeitreihen nur über bestimmte Strecken aufgestellt werden können. Diese einschlägigen, das heisst die allgemeinen Departementsfragen und den Tiefbau betreffenden Passagen der ausgewerteten Berichte (obwohl eigentlich nur Ausschnitte) umfassen ein Volumen von rund dreitausend Seiten. Nicht aus dem Boden, sondern aus den Angaben dieser Textmasse wurde in der zur Verfügung stehenden Zeit eines halben Jahres der nachfolgende historische Überblick im übertragenen Sinn doch aus dem Boden gestampft.

Dies kann und will keine vollständige und definitive Geschichte sein. Vieles muss in Anbetracht des Zeitbudgets unberücksichtigt bleiben, etwa die finanziellen Fragen. Wenn es beispielsweise heisst, dass 1885 für die Birsig-Korrektion 735 000 Franken bewilligt wurden, gewinnt eine derartige Angabe nur Aussagekraft, wenn man sie mit anderen Kosten im gleichen Bereich und mit Staatsausgaben für andere Belange in Beziehung setzt. Nicht besprochen werden auch die gewiss nicht unwichtigen Entlohnungsfragen, ebenso wenig die Arbeitskämpfe, die es insbesondere in früheren Zeiten mitunter gab.

Bewusst verzichtet wird auf Betrachtungen zum ‹Innenleben› des Tiefbauamtes, wie man sie bei einer Institutionengeschichte erwarten könnte. Gerade bei grösseren Projekten wie beispielsweise Brücken wäre man interessiert, die Entscheidungsmechanismen verfolgen zu können. Hier geht es dagegen vor allem um die gegen aussen erbrachten Leistungen. In dieser ersten Bestandsaufnahme können auch nicht, was eigentlich wünschbar wäre, systematische Vergleiche mit anderen Städten vorgenommen werden. Im deutschschweizerischen Raum steht an analoger Geschichte bloss ein Heft zum Tiefbauamt des Kantons Zürich zur Verfügung (vgl. Kugler, 2003). Aus dem gewachsenen Interesse an dieser Materie heraus ist für die Stadt Zürich zurzeit eine historische Untersuchung in Vorbereitung.¹⁷

Es ist nicht möglich, hier die Stadtentwicklung in ihrer ganzen Breite und Komplexität aufzuzeigen. Zudem kann kaum auf bereits vorliegende Gesamtdarstellungen verwiesen werden. Eine Baugeschichte der Stadt Basel ist, wenn man damit die systematische Betrachtung der allmählichen Erweiterung des städtischen Siedlungsgebiets meint, noch immer ein Desiderat.¹⁸ Das Ende der 1990er-Jahre in Vorarbeiten verbliebene Projekt eines Basler Stadtatlas wurde bereits erwähnt; im Moment stehen nur unveröffentlichte Textteile zur Verfügung, die von Roland Zaugg, Othmar Birkner, Dorothee Huber und Verena Schulthess erarbeitet wurden. In welche Richtung eine umfassendere Darstellung gehen könnte, zeigen Zauggs Beiträge in einer Publikation von 2013 (Zaugg/Marcolli/Martin, 2013). Immerhin hat die Planungsabteilung des Baudepartements um 2005 eine zeitlich strukturierte und visuell leicht fassbare Darstellung der Siedlungsentwicklung zur Verfügung gestellt.¹⁹ Programmatisch sind die Ausführungen von Hanspeter Rebsamen in der Einleitung der INSA-Bände (1984).

Der vorliegende Überblick beschreitet in vielerlei Hinsicht Neuland. Man könnte klagen, dass es wenig Vorarbeiten gibt. Dies ist in der Tat so, selbst wenn im Laufe der eigenen Abklärungen doch eine Literaturliste zusammenkam, die umfangreicher ist, als man anfänglich hätte vermuten können. Diese Zusammenstellung will einen Teil eines grossen Feldes abstecken und tut dies, um in der Bodensprache zu bleiben, vor allem mit Sondierungsgräben und Inselerfassungen, weniger mit Tiefenbohrungen. ‹Elemente einer Stadtgeschichte› – hätte

der Buchtitel lauten und damit zum Ausdruck gebracht werden können, dass im Rahmen dieser ersten, sehr fragmentarischen Bestandsaufnahme keine lückenlose und stringente Geschichte möglich ist, sondern eben nur einzelne Punkte und Linien präsentiert werden können.

Der schnelle Gang durch 150 Jahre privilegiert, wie das oft der Fall ist, die früheren Zeiten und wird dünner gegen die Gegenwart. Dies rechtfertigt sich durch die allgemeine Erfahrungstatsache, dass erstens die weiter zurückliegenden Verhältnisse uns weniger vertraut sind und diese zweitens auch Grundlagen für das Folgende bilden, das dann zum Teil nur Fortsetzungscharakter hat. Deutlich sieht man dies beispielsweise an den meisten Belagsarbeiten, welche, einmal in Angriff genommen, dann eben ausgeführt sind.

In gewisser Hinsicht ist die Stadt nur einmal gebaut, auch wenn an ihr permanent weitergebaut und vieles schlicht und einfach unterhalten werden muss. Eine lückenlose und evolutive Heranführung an die Gegenwart ist nicht möglich. Die historischen Fragmente sind in dem Sinne eine Sammlung von Kontrapunkten zur Gegenwart; sie machen uns diese sowohl durch Andersartigkeit als auch durch Ähnlichkeit bewusster. Ausführungen zur Gegenwart sind in der Farbe des Amts gesetzt.

Der Verfasser bedankt sich für die umfassende und substanzielle Hilfe, die er bei der Zusammenstellung dieses Buches erhalten hat. Besonders wichtig waren die informativen Fachgespräche mit Roland Zaugg, dem ehemaligen Mitarbeiter des Planungsamts, sowie die Rückmeldungen der beiden Historikerkolleginnen Dr. des. Christiane Sibille und Dr. Verena Rothenbühler. Wichtige Hinweise durfte er überdies von Dr. Othmar Birkner, dem Autor des Basler INSA-Kapitels, sowie von Barbara Schneider, der ehemaligen Vorsteherin des Baudepartements, entgegennehmen. Ein besonderer Dank gilt der geduldigen Beratung, die er in hohem Mass von Sabine Strebel, Staatsarchiv Basel-Stadt, von Christoph Manasse vom Planarchiv des Staatsarchivs und von Yvonne Sandoz, Denkmalpflege Basel-Stadt, bei der Suche nach Bildern erhielt, sowie den Buchmachern vom Atelier icona mit Nicholas Mühlberg und Katharina Marti sowie vom Christoph Merian Verlag mit Oliver Bolanz und Claus Donau. Gedankt sei schliesslich den Auftraggebern im Tiefbauamt: Roger Reinauer, der als Amtsdirektor dieses Buch in Auftrag gab und sich damit zur Auffassung bekannt hat,

dass historisches Wissen für die gegenwärtige und künftige Tätigkeit seines Verantwortungsbereichs wichtig ist, und André Frauchiger, der als Zuständiger für Öffentlichkeitsfragen die gute Verbindung mit den verschiedenen Stellen des Amtes gewährleistete.

-
- 1 150 Jahre grün, 2012, S. 60.
 - 2 Fingerhuth, Carl: Die Stadt als Geschichtsbuch. Ein neues Bewusstsein für die sich überlagernden Schichten urbaner Räume. In: NZZ vom 27. September 2014.
 - 3 Kubat, 1984.
 - 4 Kommentar von Roland Zaugg, dass diese Grundeinstellung bereits beim Stadtplaner Stübben und seinem Handbuch von 1890 so bestanden habe (vgl. Kap. 2).
 - 5 Zaugg/Marcolli/Martin, 2013. Die früher wie heute aus dem gleichen Blickwinkel aufgenommenen Bilder stehen in einer Reihe älterer Publikationen nach dem gleichen Muster: Höflinger, Jakob: Altes Basel – Neues Basel. Basel 1954. Christen, Hanns Uli: Basel, gestern und heute aus dem gleichen Blickwinkel. Genf 1986. Kreis, 2005.
 - 6 Huber, 2014, S. 130 ff. Nahe an den für das gesamte Stadtgebiet bestehenden Bedarf kommen die Ausführungen zu «Stadtbefestigung und Stadterweiterung» (S. 132–135) und «Städtebau zwischen Stadterweiterung und Stadterneuerung» (S. 225–230).
 - 7 Zur Geschichte des Basilisken-Brunnens vgl. die IWB-Geschichte von Tréfás/Manasse, 2006, S. 121.
 - 8 URL: www.tramoldtimer-basel.ch/unt158.html (Zugriff: Ende März 15). Zur Tramgeschichte: Appenzeller, 1995.
 - 9 Lüem, 2003.
 - 10 Vgl. Burckhardt u. a., 1984. Bezeichnenderweise bat man den Kantonsbaumeister Carl Fingerhuth, aber nicht den Kantonsingenieur um einen Beitrag. Ein Teil des Verantwortungsbereichs des Tiefbauamts wurde von Hans-Rudolf Striebel im Kapitel «Energie und Umwelt» behandelt.
 - 11 Immerhin: Bärtschi, 2014, dazu die Ausstellung im Museum Kleines Klingental (Okt. 2014 – März 2015).
 - 12 Diese Manuskripte werden hier zitiert unter Dokumentation, 1998 ff. R. Zaugg zu den übergreifenden Planungsfragen, O. Birkner für 1850–1925, D. Huber für 1925–1955, ohne Verf. 1950–1975, V. Schulthess für 1975–1990.

- 13 Loretan/Ackermann, 2008. URL: www.basler-bauten.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=123 (Zugriff: Ende März 15).
- 14 Vgl. etwa URL: www.bebbi-traeff.ch/index.php/bilder (Andreas Schenk) URL: www.altbasel.ch/dossier/doss_intro.html (Roger Jean Rebmann) oder URL: look-back.ch/?tag=basel (85 Bilder, Zugriff: Ende März 15). Das an sich instruktive und gelungene Buch zu Basels Baugeschichte von Zaugg/Marcolli/Martin, 2013 gibt für einen Teil seiner Bilder diese Quellen an, obwohl diese wiederum ohne Angaben zu den ursprünglichen Aufbewahrungsorten präsentiert werden.
- 15 Als Andeutung hier nur der Hinweis auf die Publikation über das Büro Gruner (Mosimann/Graf, 1962) oder die Website des Büros Bosshardt und Gutzwiller & Aegerter. URL: www.aebo.ch/deu/01_Info/main_i_01_02_d.htm (Zugriff: Ende März 15).
- 16 Mit diesen Beschlussanträgen kann man in der Regel den Werdegang der Geschäfte, an dem in unserem Fall auch das Tiefbauamt beteiligt war, nachvollziehen.
- 17 Rothenbühler, Verena: Geschichte des Tiefbaus in der Stadt Zürich (Detailstudie eines Buchprojekts, Winterthur, September 2014).
- 18 Paul Siegfried stellte in den 1920er-Jahren eine eingehendere Präsentation der Baugeschichte Basels in Aussicht, ohne diese dann einzulösen (Siegfried, 1925, S. 74). Und Paul Burckhardt stellte in den 1940er-Jahren in seiner Stadtgeschichte fest: «Die Baugeschichte Basels im 19. Jahrhundert kann hier nur skizziert werden.» (Burckhardt, 1942, S. 270).
- 19 Baudepartement Basel-Stadt, 2005.

