Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 64 (1972)
Heft: 12

Artikel: Probleme einer Grenzstadt
Autor: Wyss, Edmund
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-939256

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: 15.07.2025

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

Les comptes annuels et le bilan au 31 décembre 1971 sont approuvés par l'Assemblée, sans discussion, à main levée et sans opposition; sur proposition de M. H. Guldener, décharge est donnée aux organes responsables.

4. BUDGET DE 1973; FIXATION DU SUPPLEMENT AUX COTISATIONS ORDINAIRES DES MEMBRES

Le budget de l'année prochaine est indiqué à la page 250 du Rapport annuel; il est basé sur l'acceptation d'une contribution supplémentaire, conformément au dernier alinéa de l'article 7 des statuts, et à savoir de 50 % des contributions ordinaires des membres, comme cela avait déjà été décidé et encaissé pour 1972.

Sans faire usage de son droit de discussion, l'Assemblée approuve, à main levée et sans opposition, le budget de 1973, avec 50 % de supplément aux cotisations ordinaires des membres.

5. NOMINATIONS AU SEIN DU COMITE ET DU BUREAU (PERIODE DE 1972 A 1975)

a) Trois membres du Comité ont donné leur démission: MM. Ch. Aeschimann (Olten), M. Oesterhaus (Berne) et A. Righetti (Bellinzone).

Le président les remercie chaleureusement pour leur longue et active collaboration, qui fut très appréciée.

Les autres membres du Comité, dont les noms sont indiqués à la page 275 du Rapport annuel, accepteraient d'être réélus. Personne n'ayant demandé la parole à ce sujet, ces membres du Comité sont réélus in globo, par votation à main levée.

Le Bureau et le Comité proposent les personnes suivantes pour les nominations de remplacement: MM. André Martin, conseiller national (Yverdon), Daniel Vischer, professeur (Zurich) et Henri Zurbrügg, Dr. jur. (Berne), depuis le 1er janvier 1972 directeur de l'Office fédéral de l'économie hydraulique, successeur de M. M. Oesterhaus.

Leurs nominations sont approuvées à main levée et le président profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à ces nouveaux membres du Comité.

Parmi les représentants des six Sections de l'Association au sein du Comité, désignés par les Associations régionales, les mutations suivantes sont intervenues:

Association des usines de l'Aar et du Rhin: E. Trümpy (Olten), président-directeur de la S. A. Aar-Tessin, au lieu de M. Müller (Buchs/Aarau); Associazione Ticinese di Economia delle Acque: A. Rima (Muralto), nouveau président de l'ATEA, au lieu de F. Nizzola; Association Linth-Limmat: A. Maurer (Zurich), au lieu de P. Meierhans; Association de la Reuss: A. Gugler (Lucerne), directeur des Forces Motrices de la Suisse Centrale, au lieu de J. Blankart.

Le président Rohner souhaite également la bienvenue à ces nouveaux membres du Comité.

b) Aucun des membres du Bureau n'est démissionnaire; conformément à la proposition du Comité, deux nominations complémentaires sont approuvées à l'unanimité, celles de MM. André Martin, conseiller national (Yverdon), et Erwin Märki (Aarau), chef de la Division de la protection des eaux du Canton d'Argovie, président de l'Association suisse des professionnels de l'épuration des eaux.

c) Nomination du président et de deux vice-présidents:
Le président accepterait, pour un certain temps encore, d'assumer son mandat. Sur proposition de M. W. Hunzinger, membre du Comité et du Bureau, il est confirmé par de vifs applaudissements dans sa charge. M. Eric Choisy accepterait de conserver sa charge de premier vice-président et, pour celle de second vice-président, non désigné depuis plusieurs années, le Comité propose M. Sigmund J. Bitterli (Langenthal), depuis longtemps membre du Comité et du Bureau; ces deux personnes sont élues à l'unanimité.

6. NOMINATION DES COMMISSAIRES-VERIFICATEURS POUR L'ANNEE 1972

MM. H. Guldener, R. Braun et E. Schindler accepteraient une réélection; ils sont confirmés à l'unanimité dans leur fonction.

7. FIXATION DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE 1973

Conformément à la proposition du Comité, il est décidé de tenir la prochaine Assemblée générale à Ragaz-les-Bains. La haute saison ne s'y achevant que vers la mi-octobre, l'Assemblée générale se tiendra à une date relativement tardive, le jeudi 18 octobre 1973, et sera suivie, le vendredi, d'une excursion d'une journée aux chantiers de la S. A. Kraftwerke Sarganserland.

8. DIVERS ET QUESTIONS

Il n'y a pas d'autres communications de la présidence et de la Direction et personne ne pose de questions.

Le président peut ainsi déclarer close la 61e Assemblée générale, puis donner la parole à Monsieur Edmund Wyss, conseiller d'Etat, chef du Département de l'intérieur du Canton de Bâle-Ville, pour sa conférence intitulée « Problèmes d'une ville frontière ».

Après cette conférence intéressante sur les multiples problèmes d'une ville frontière, les participants se rendent à l'apéritif offert par le Conseil d'Etat de Bâle-Ville, auquel nous réitérons ici nos vifs remerciements.

Au cours du banquet dans la Grande salle des fêtes de la MUBA, Monsieur E. Keller, conseiller d'Etat, transmet les salutations des autorités cantonales. G. A. Töndury

PROBLEME EINER GRENZSTADT

DK 394 (494.23)

Referat von Dr. Edmund Wyss, Regierungsrat,
gehalten an der Hauptversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 31. August 1972 in Basel.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren,
Es freut mich, dass ich ausgerechnet vor Ihnen — die Sie mit Wasser und Flüssen zu tun haben — über die Probleme unserer Grenzstadt sprechen darf. Sie wissen, dass es beim Wasser fast keine Grenzen gibt; es fliesst oder es drängt zum Fliessen. Dieses Bild möchte ich auch für Basel und seine spezielle Lage am Rhein in der nordwestlichen Ecke unseres Landes gebrauchen. Basel hat, obwohl praktisch nur von Grenzen umgeben, sich immer ungebunden und offen gefühlt — gleich den Wellen des Rheines. An diese nordwestliche Grenze gestellt und durch den Jura vom schweizerischen Mittelland getrennt, hat Basel durch die Jahrhunderte hindurch ein Eigenleben entwickelt. Hier an diesem Fluss ist im 13. Jahrhundert die

erste Brücke im Bereich des Oberrheines entstanden; sie hat die Entwicklung unserer Stadt bestimmt. Fluss und Grenze in ihrer Wechselbeziehung haben Basels Schicksal bis in die neueste Zeit beeinflusst. Ich will Ihnen heute aber keinen historischen Abriss geben, sondern mitten in unsere Zeit einblenden. Ich nehme an, dass Sie besonders die aktuellen Probleme einer Grenzstadt und ein Blick in die Zukunft unseres Stadtstaates Basel interessiert.

Gehen wir dabei von jenem Begriff aus, dass Basel das goldene Tor der Schweiz sei, so mag diese Feststellung bis vor kurzer Zeit noch wirklich gegolten haben. Der Rhein und die Grenze haben Basel zu dieser privilegierten Stellung verholfen. Es ist dabei insbesondere an die Zeiten vor und nach dem Zweiten Weltkrieg zu erinnern. Die Rheinschiffahrt, die eine Direktverbindung zu den Meeren herstellt, sicherte damit unserem Lande einen der lebenswichtigsten Verbindungswege zum Ausland. Wie wäre es um die Versorgung unserer Eidgenossenschaft im Zweiten Weltkrieg gestanden, wenn dieses Eingangstor Basel nicht funktioniert hätte? Damals bedeutete diese Stellung wirklich Gold — nicht nur für unsere Stadt — sondern auch für unser Land. Heute aber beginnt dieses Privileg zu schwinden. Der Rhein bringt — wenn ich das etwas abgewandelt sagen darf — nur noch Silber, das Gold fliesst direkt in die Schweiz. Hier liegt eine kleine, aber nicht unbedeutende Schicksalswende für eine Grenzstadt wie Basel. Hier wird ersichtlich, was es bedeutet, wenn Grenzen schwinden. Basel ist heute nicht mehr das goldene Tor der Schweiz. Die Gründe sind vielfältig. Einmal haben die Importe auf dem Rhein gegenüber den Gesamtimporten der Schweiz an Bedeutung wesentlich eingebüsst. Die Verlagerung des Verkehrs von Menschen und hochwertigen Gütern in die Luft und die immer wichtiger werdende zentrale Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich-Kloten haben eine grundlegende Aenderung mit sich gebracht. In der Folge ist im Handels- und Bankensektor in den letzten Jahrzehnten eine sukzessive Verlagerung der Aktivitäten von Basel nach Zürich eingetreten. Zürich als Binnenstadt hatte in seinem Umland alle Möglichkeiten offen und wusste diese Chance sehr geschickt zu nutzen. Für uns hier in Basel war diese Entwicklung — auf Grund unserer Grenzlage — unabwendbar. Wo, so ist hier zu fragen, hätte Basel vor und nach dem Zweiten Weltkrieg das Terrain für einen Grossflughafen finden können — im Kanton Basel-Stadt selbst? Im Kanton Basel-Landschaft oder im benachbarten Ausland? Die Lösung, die wir mit Hilfe unserer französischen Partner in Blotzheim im Elsass gefunden haben, ist für unsere lokalen Verhältnisse sehr gut; aber sie reicht nicht aus, um die Position eines modernen Eingangstores für unser Land zu halten.

Basel wird nicht zuletzt auf Grund dieser veränderten Situation seinen eigenen Standort überprüfen und eine Lagebeurteilung für die Zukunft vornehmen müssen, indem es insbesondere seine Grenzlage richtig analysiert. Basel befindet sich an einer wichtigen Schwelle seiner Entwicklung. Es wird sich vor allem im Einklang mit seinen schweizerischen Partnern in der Nordwestschweiz auf der nationalen Seite und mit den deutschen und den französischen Partnern auf der europäischen Seite ein neues Konzept für die Entwicklung der Stadt und ihrer Region erarbeiten müssen. Basels schöne alte Zeiten der Ungebundenheit, der dominierenden Freiheit als Stadtstaat am Rande der grossartigen Weite des Oberrheines ist wohl für immer vorbei.

Partnerschaft als notwendige Aufgabe

Basel ist der Stadtkanton ohne Land. Als natürliches Zentrum einer ihr wirtschaftlich und kulturell verbundenen Region kann die Stadt die einem Zentralort angemessene Ordnungs- und Führungsfunktion in dem sie umgebenden Raum weder auf dem Wege der Administration noch mit politischen Machtmitteln ausüben. Eine definitive Stärkung dieser an sich schwachen Stellung den umgebenden Gemeinden, der Region, dem Bund gegenüber erhoffte sich Basel-Stadt über Jahrzehnte insbesondere von der Wiedervereinigung mit dem Kanton Basel-Landschaft. Seit dem negativen Ausgang der Abstimmung vom Dezember 1969 ist dieses Entwicklungskonzept mit Bestimmtheit für ein bis zwei Jahrzehnte nicht mehr gültig.

In diesem Zusammenhang muss ich deshalb noch auf einige Aspekte der Agglomerationsentwicklung Basels zu sprechen kommen, insbesondere auf die Stellung Basels innerhalb der Nordwestschweiz. Dieses «Eingeschlossen-Sein», diese Einkapselung Basels ist für schweizerische Verhältnisse einmalig. Es gibt in unserem Lande keine Kantonshauptstadt, die derart exponiert mit Grenzen konfrontiert ist. Selbst der oft gezogene Vergleich mit Genf führt zu falschen Schlüssen. Während die Stadt Genf nicht nur einen herrlichen See, sondern auch weite grüne Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden können, besitzt, und der Kanton Genf mehr als 280 km² Fläche umschliesst, sind es im Kanton Basel-Stadt lediglich 37 km² Fläche — also rund achtmal weniger als im Kanton Genf. Derart auch von Kantonsgrenzen umschlossen zu sein, ist für eine normale moderne Entwicklung ausserordentlich einschneidend. Deshalb also einige Ausführungen zur Stellung Basels zu seiner schweizerischen Umgebung.

Die neueste Entwicklung grösserer schweizerischer oder europäischer Agglomerationen zeigt deutlich, dass der eigentliche Stadtkern, in unserem Falle der Stadtstaat Basel, in keiner Weise mehr gesondert vom Agglomerationsraum, auch nicht von Teilgebieten dieses Agglomerationsraumes, betrachtet werden kann. So haben wir mit recht grossem Interesse einer Stellungnahme der Stadtbehörden von Zürich entnommen, dass die regionale Integration als grösstes und bedeutendstes Problem der Zukunft nicht nur der Stadt, sondern auch der Agglomeration des ganzen Kantons bezeichnet wird. Mit grosser Sorge stellen wir auch in Basel fest, dass die Gefahr einer Aushöhlung der Stadt besteht, weil ihre Grenzen allzu eng innerhalb des effektiven Siedlungsgebietes verlaufen und die Bevölkerung einer sonst wachsenden Region in ihrem Zentrum abnimmt. Ueberall treten die gleichen Veränderungen auf; neue Arbeitsplätze können nur auf Kosten des Wohnraumes innerhalb der Stadt geschaffen werden, so dass die Wohnbevölkerung stagniert oder abnimmt. Diese stagnierende und zudem überalternde Stadtbevölkerung hat darüber hinaus als Steuerzahler die steigenden regionalen Lasten für eine wachsende Agglomerationsbevölkerung zu tragen. Welche Bedeutung diesem Missverhältnis zukommt, ist heute auf allen Gebieten sichtbar. Die Spitalorganisation im Zusammenhang mit dem Ausbau unserer Universitätskliniken verlangt rund eine halbe Milliarde Franken an Investitionen in den nächsten zehn Jahren. Solche Leistungen werden aber nicht nur für Basel, sondern für die ganze Region erbracht. Der Ausbau des Verkehrsnetzes mit einem Kostenaufwand von