

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 125/126 (1945)
Heft: 13

Artikel: Regionalplanung Basel und Umgebung
Autor: Trüdinger, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83626>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Landes- und Regionalplanung in der Schweiz

Band 125

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 13

Ostern, das Fest der Auferstehung, dünkte uns der geeignete Zeitpunkt, um wieder einmal aus der Befangenheit in den Aufgaben des Alltags hinauszutreten und den Blick zu richten auf das, was kommen wird, was sein könnte und sein sollte. Denn auch in unserm behüteten und bewahrten Lande gibt es so vieles, das unsere Vorfahren und wir schlecht gemacht haben, dass es heute, in der Stunde der Umwälzungen, nicht mehr zu früh ist, ganze Massnahmen zu treffen. Ohne tief eingreifende Neuerungen bleibt alle Landesplanung graue Theorie, das sollte längst klar geworden sein. Aus dieser Einsicht heraus dürfte auch die zögernde Skepsis zu erklären sein, mit der «die Alten» der Landesplanung begegnen. Ob sie so sehr an den heutigen Rechtsverhältnissen hängen, ob ihnen deren Abänderung unüber-

windliche Schwierigkeiten zu bieten scheint — jedenfalls möchte auch ihnen dieses Heft zeigen, wo überall es fehlt und wie Hand angelegt werden kann — mit jener Unbefangenheit allem Irdischen gegenüber und mit jener frohen Zuversicht, die der Christ gerade aus Ostern schöpft!

Anhand von Arbeiten über die beiden gewichtigen Regionen Basel und Zürich werden zunächst die hauptsächlichsten Aspekte des Problems «Landesplanung» beleuchtet, während Aufsätze über Hotelsanierung, Landschaftspflege usw. das Heft abrunden und auch Beiträge besonderer Natur, wie jener über Energieverteilung, die Notwendigkeit gemeinsamer Arbeit aller Fachkreise unterstreichen.

Die Redaktion

Regionalplanung Basel und Umgebung

Von P. TRÜDINGER, Stadtplanarchitekt, Basel

Vortrag an der Jahresversammlung der V.L.P. in Basel, 25. 2. 1945

Sie haben Herrn Arnold, den Leiter der basellandschaftlichen Planungsstelle, und mich gebeten, Sie über die Regionalplanung beider Basel zu orientieren, die momentan im Gange ist. Wir bedauern sehr, dass dies im jetzigen Zeitpunkt nicht anhand von Plänen geschehen kann. Das jetzige Stadium der Arbeiten trägt die Veröffentlichung noch nicht. Nicht dass das so etwas wie Geheimplanung bedeuten würde, aber wenn verschiedene Kantone und viele autonome Gemeinden im Spiel sind, lässt man wohl besser die Dinge langsam reifen und tritt erst mit einem gesicherten Resultat in einen weitem Kreis hinaus. Dass die regionale Planung eines Gebietes wie des unsrigen schwerer in Fluss kommt als die Planung einer Region mit einheitlicher politischer Struktur, ist klar. Unsere Hauptschwierigkeit liegt nun einmal im politischen Mosaik.

Basel ist eigentlich so recht ein Prüfstand des Planungsgedankens. Nur ein wirklich starker und lebendiger Planungswille wird bei uns einen wirklichen Plan zustande bringen. So viele politische Kontrahenten, wie sie bei uns auf engem Raum beieinander leben, unterliegen ganz besonders der Gefahr, schöne Worte und Komplimente zu machen und im Grunde sich doch nicht vom Nachbarn dreinreden zu lassen. Umso erfreulicher ist es, dass vor einiger Zeit ein erster entscheidender Schritt zur Ueberwindung dieser Schwierigkeit gemacht wurde, indem die beiden für Planungsaufgaben zuständigen Departemente der Kantone Baselstadt und Baselland sich zu gemeinsamer Arbeit zusammenfanden. Die Anregung dazu ging von der Heimatschutzvereinigung beider Basel aus. Es ist das Verdienst der Herren Regierungsräte Dr. F. Ebi und J. Moosmann, den Weg zur gemeinsamen Vorbearbeitung eines Regionalplanes durch das baselstädtische Stadtplanbureau und die basellandschaftliche Planungsstelle geebnet zu haben, und ihnen gebührt hierfür unser Dank.

Die Region, die von den beiden Planungsinstanzen bearbeitet wird, könnte man die eigentliche Basler Region nennen. Es ist die engere Einflusszone der Stadt, soweit sie auf schweizerischem Territorium liegt, begrenzt im Norden und Westen durch die Landesgrenze, im Süden durch den Höhenzug des Blauen, im Südosten durch das Gempnenplateau, im Osten durch das Plateau von Augst. Es ist derjenige Ausschnitt der Nordwestabdachung des Jura, der die dichteste Besiedlung aufweist und für den eine Planung somit am dringlichsten ist.

Ueber die Voraussetzungen, die auf basellandschaftlichem Boden die Planung möglich gemacht haben, und über die Mittel zur Durchführung der Planung wird Ihnen Kollege Arnold berichten. Mir fällt zu, einiges Wenige über die Planungsaufgabe zu sagen, die sich uns stellt.

Welches sind die für unsere engere Region charakteristischen Merkmale? Ueber die wirtschaftsgeographische Lage Basels ist schon sehr viel geschrieben und gesprochen worden. Es gab Leute, die ihre Bedeutung so hoch veranschlagten, dass sie von einer Drehscheibe Europas sprachen. Nun, wir sind bescheidener und begnügen uns damit, zu sagen, dass wir an einem wichtigen europäischen Kreuzweg liegen. Genauer gesagt, ist es ein in die Länge gezogener Kreuzweg mit einer gemeinsamen Weststrecke, eine Doppelgabel also. Die eine Gabel liegt bei Basel, die andere bei Augst.

Die Formung der Erdoberfläche, die diesen Kreuzweg bedingt, ist bekannt: oberrheinische Hochebene als Zugang von Norden, trouée de Belfort von Westen, Rheintal, die Fortsetzung nach Osten und Hauensteinpass nach Süden. Besonders wichtig war für uns immer die Nord-Südroute. Mit dem Moment, wo über den Gotthard die kürzeste und direkteste Nord-Südverbindung via Basel-Hauenstein entstand, war das Gebiet um Basel eine begehrte Weststrecke. Unser politisches Schicksal ist die direkte Folge davon. Das Land war Zankapfel der Mächtigen und der Heissporne, die ihre Macht vermehren wollten, und bis auf den heutigen Tag kann man ja das Ergebnis auf der politischen Landkarte ablesen.

Die Bedeutung der Route wurde dadurch noch erhöht, dass rheinabwärts von Basel aus Güter per Schiff befördert werden konnten. Basel war schon im Mittelalter ein Umschlagplatz. Die Güter wurden an der tiefliegenden Ausmündung des Birsig, der heutigen Schiffflände, umgeschlagen.

Im Eisenbahnzeitalter schlug die wirtschaftsgeographisch bedeutende Lage Basels erneut durch. Der Hauensteintunnel, dieser Wegbereiter des Gotthardtunnels, hatte sich in den 60er Jahren durchgesetzt, und die darauffolgenden Jahrzehnte sahen eine Neuauflage des verlängerten Kreuzweges in Schienen.

Mit der allmählichen Entwicklung der Schweiz zum Industriestaat nahmen diese Schienenwege einen grossen Teil des schweizerischen Imports und Exports auf, Basel wurde mehr und mehr zur wichtigsten Türe des Schweizerhauses.

Nochmals einige Jahrzehnte später lebte auch die alte Umschlag-Tradition wieder auf. Die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel brachte uns den Umschlag der Massengüter und damit einen eminenten neuen Wirtschaftsfaktor. Bildlich gesprochen wurde damit die Aussentüre zum eigentlichen Haustor erweitert.

Anhand einiger Zahlen möchte ich die Bedeutung des Transits und des Umschlags für unser Gebiet deutlich machen:

	Umschlag auf den Bahnhöfen Basels (SBB, Bad. Bahn, Elsass-Lothringerbahn)	Auf Gesamtnetz der Bundesbahnen in der ganzen Schweiz befördert
1923	8 800 150 t	14 659 000 t
1938	6 660 715 t	13 868 000 t

1938 betrug der Umschlag der Rheinhafenanlagen 2 700 000 t.

Hatten schon die Schienenstränge mit ihren grossen Güterbahnhofanlagen viel Fläche in Anspruch genommen, so stieg durch die Rheinschifffahrt der Flächenbedarf für Lager- und Umschlagzwecke noch ganz beträchtlich. Da im Norden wegen der nahen Landesgrenze keine ausreichenden Flächen zur Verfügung standen, drückte die Entwicklung stromaufwärts. Diese Entwicklung ist eines der wichtigsten Merkmale unserer Region. Sie bedingte den technischen Ausbau des Rheinlaufes bis in die Gegend von Augst hinauf und die Ansiedlung neuer Industrien längs dieser Rheinstrecke.

Neben dieser räumlichen Verschiebung der Gewichte wäre noch auf eine andere Folge unserer ausgesprochenen Verkehrslage hinzuweisen. Wir liegen an einer europäischen Pulsader und sind vom europäischen Blutkreislauf abhängiger als irgend ein

anderes Schweizergebiet. Deshalb sind wir auch auf Gedeih und Verderb den Launen der politischen und wirtschaftlichen Konstellationen Europas ausgesetzt. Man muss dies in Rechnung stellen, bevor man unsere Fehlanlagen kritisiert. Allgemein kann man vielleicht sagen, dass dieser Unsicherheitsfaktor im Verein mit unserer Raumnot uns überdimensionierte Eisenbahnanlagen und eine unnötig weitgehende Technisierung der Rheinufer beschert hat. Wo viel auf dem Spiele steht, sind eben auch die Irrtümer grösser. Jedenfalls ist die Unsicherheit unserer Verkehrs- und Wirtschaftssituation der ungemütlichste Charakterzug unserer Region. Man sieht, irgendwie ist der Rhein für unsere Region Symbol. Nicht nur räumlich, auch zeitlich ist bei uns sehr vieles im Fluss.

Nicht alles! Da sind die Stadt und die Dörfer ringsum, die sich bisher recht normal um ihre alten Zentren herum entwickelt haben, einige bedauerliche Fehlwucherungen ausgenommen. Hier zeigt sich nun vom Gesichtspunkt des heutigen Planers wenigstens eine gute Seite unserer politischen Vielgestaltigkeit. Unsere bisherige Kirchturmpolitik hat uns nämlich vor einer charakterlosen Ausweitung der Stadt bewahrt und die Weiterentwicklung um bestehende Kerne herum gefördert.

Wenn wir die graphische Darstellung des Durchgangsverkehrs und des Verkehrs Basel-Schweiz über die graphische Darstellung des radialen Verkehrsnetzes Basels und das der andern grösseren Ortschaften der Region legen, so erhalten wir ein Bild, das die Ordnungsaufgabe in unserer Region unmittelbar erkennen lässt. Mehr als in irgend einer andern Schweizerregion, handelt es sich bei uns um eine gegenseitige Durchdringung von Bandentwicklung und radialer Entwicklung. Weder das eine noch das andere kann sich eindeutig durchsetzen. Hier nun trotzdem organische Lösungen zu finden, ist die spezielle Schwierigkeit unserer Aufgabe.

Wir kommen zu den Voraussetzungen des Planungsprogramms. Zunächst haben wir uns zu fragen, ob in absehbarer Zeit wirtschaftliche Wandlungen zu erwarten sind, die unserer Region tiefgreifende Umstellungen bringen könnten. Die Verlängerung der Rheinschiffahrt bis Brugg oder bis zum Bodensee wäre eine solche, denn sie würde der Basler Region einen wesentlichen Teil ihres Umschlages entziehen. Es hat nun heute den Anschein, dass mit einer lange dauernden wirtschaftlichen Depression Deutschlands zu rechnen ist und dass deshalb die Fortsetzung der Rheinschiffahrt viel mehr Zeit in Anspruch nehmen wird, als wir vor dem Krieg glaubten. Sodann darf man in Rechnung stellen, dass die Schiffahrterschliessung der Schweiz von der Adria und von Südfrankreich her noch sehr lange auf sich warten lassen wird und dass diese beiden Anschlüsse für den Grossteil unserer Industrie und der sonstigen Verbraucher höhere Bahnspesen bedingen als der Rheinanschluss. Basel wird also noch sehr lange Haupttor der Schweiz bleiben.

Es scheint ferner, dass wir in Ausnützung unserer günstigen Verkehrslage unsere Messe zu internationaler Bedeutung steigern können. Unser grosser Verkehrsapparat wird also auch fernerhin ausgenützt sein.

Wie sind bei uns die einzelnen Faktoren der Planung zu werten? Es wurde in der letzten Zeit mit Recht geltend gemacht, wie wichtig für die Aufstellung räumlicher Pläne die Reihenfolge der Wertung ist. Dabei wurde die früher übliche Reihenfolge, an deren Spitze der Verkehr stand, versuchsweise schon auf den Kopf gestellt. Ich glaube, dass die Reihenfolge in den verschiedenen Regionen je nach deren innerer Struktur verschieden sein sollte. Bei uns liegt es auf der Hand, dass die dem Umschlag und der Weiterleitung in die Schweiz dienenden Verkehrsanlagen zu oberst in der Wertskala stehen müssen. An zweiter Stelle kämen dann die Industriestandorte und in dritter Linie die mit der Wohnsiedlung zusammenhängenden Gesichtspunkte.

Mit dieser Reihenfolge ist auch schon angedeutet, was an unserer Region im Landesinteresse und was nur im regionalen Interesse liegt. Eine klare Ausscheidung zwischen Landesinteresse und regionalem Interesse ist gerade für unsere Region wichtig.

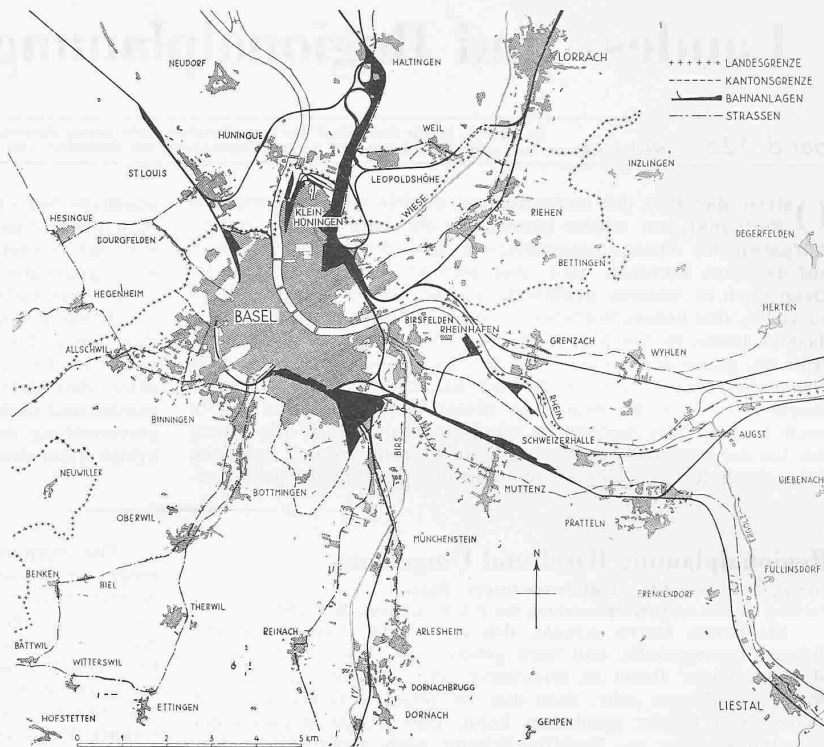


Abb. 1. Die Region Basel, Masstab 1:150 000

Im Landesinteresse scheint mir alles das zu liegen, was bei uns vorgekehrt werden muss, um das Tor offen zu halten und den Verkehr nach und von der Schweiz so reibungslos wie möglich zu gestalten. An dem, was heute bei uns unzureichend ist, können wir schon einige konkrete Aufgaben der Landesplanung erkennen.

Unsere Grenzlage und Raumnot bereitet uns ernstliche Schwierigkeiten. Wir sind auf dem besten Wege zu gekünstelten Entwicklungen, die unsere Leistungsfähigkeit herabsetzen. Ich erwähne nur ein Beispiel: Unterhalb der mittleren Rheinbrücke haben wir wegen der Grenzverhältnisse ungenügende Umschlagflächen. Wir mussten sie oberhalb suchen, trotzdem die Brücke selbst Öffnungen aufweist, die für die 2000 t-Kähne gefährlich knapp sind. Natürlich und vernünftig können wir uns nur entwickeln, wenn es uns gelingt, im Nord-

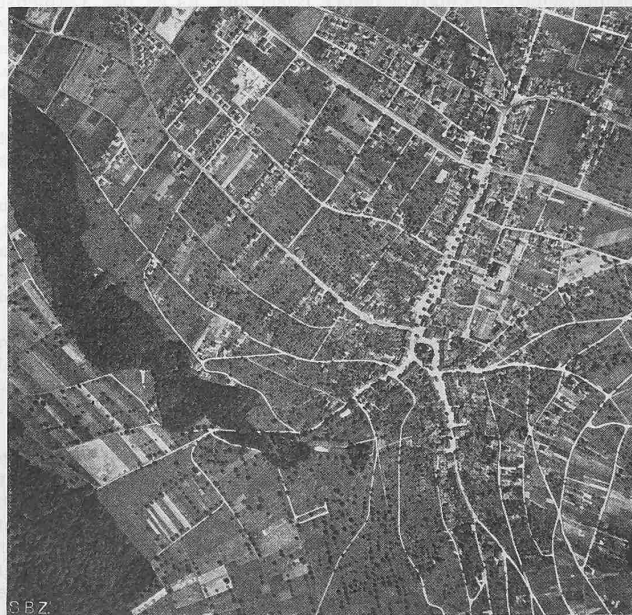


Abb. 3. Muttensz als Beispiel eines um den alten Kern relativ gesund gewachsenen, autonomen Gemeinwesens. — Bew. 6057 BRB 3. 10. 39

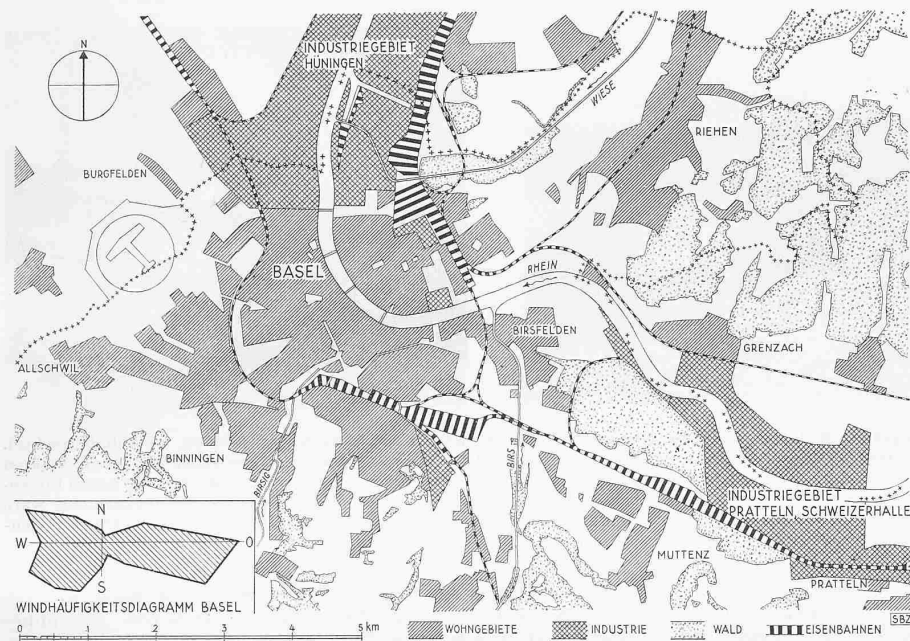


Abb. 2. Nutzungsplan von Basel und Umgebung mit Vorschlag für Konzentrationen der störenden Industrien und Vermeidung einer weiteren Zusammenballung in Ost-West-Richtung. Masstab 1:100 000. — Bew. 7304 BRB 3. 10. 39

westen, sei es durch Landerwerb, sei es durch Schaffung einer internationalen Zone, Raum zu verschaffen. Daran, dass dies zustande kommt, hat auch das ganze Land Interesse. Ich stelle mich hier in einen gewissen Gegensatz zu Herrn Dr. Meili, der äusserte: «Wir müssen uns mit den Grenzen abfinden.»

Der Weg des Strassenverkehrs, der die Stadt Basel und die Kleinhüninger Hafenanlagen mit der Schweiz verbindet, ist ungenügend. Er muss zum Teil neu angelegt, zum Teil besser ausgebaut werden und zwar grosszügig, übersichtlich und mit einem Minimum von Einmündungen. Auch dies ist eine schweizerische Aufgabe.

An einer dritten Angelegenheit, die das ganze Land berührt, melden wir unser vitales Interesse an. Basel ist ja nicht nur ein Tor, sondern auch ein Schüttstein unseres Schweizerhauses. Für uns ist von grösster Bedeutung, dass mit der Klärung der Abwässer von den Gewässeroberläufen an Ernst gemacht wird. Wir möchten den Rhein nach wie vor auch für den Wassersport und das Baden gebrauchen können. Wie schlimm die Verschmutzung zugenommen hat, merkten wir schon, als der Rhein noch

rasch dahinfluss. Die verschiedenen Stauungen werden die Verschmutzung zur Plage machen.

Vom regionalen Gesichtspunkt muss wohl unsere erste Sorge der richtigen Verteilung der Industrie gelten. Dass eine Verlagerung stattfand, geht aus der folgenden Feststellung hervor. Im Zeitraum 1933 bis 1941 sank im Kanton Baselstadt der Anteil der Industriearbeiterschaft an der Gesamtbevölkerung von 11,4 auf 10,0%, im Kanton Baselland stieg er im gleichen Zeitraum von 9,2 auf 12,4%.

Hätten wir die Zahlen für den basellandschaftlichen Bezirk Arlesheim gesondert, so wäre die Abwanderung der Industrie in diese Gegend noch deutlicher ablesbar. Wichtig ist dabei, dass wir klar zwischen störender und nichtstörender Industrie unterscheiden. Die störenden Industrien, die meist ans Wasser oder an die Bahn gebunden sind, sollten in einigen wenigen Konzentrationen zusammengefasst werden. Das wird sehr schwer halten, da die Bandentwicklung längs des Rheins schon sehr weit fortgeschritten ist. Dass diese Industriequartiere nach Möglichkeit von den Wohngebieten

isoliert werden müssen, ist selbstverständlich. Im östlichen Teil unserer Region wird uns die Hard dabei wertvolle Dienste leisten. Es scheint sich als erstrebenswert abzuzeichnen, dass die störenden Industrien im Norden von Basel und im Gebiet Pratteln-Schweizerhalle zu grossen Konzentrationen zusammengefasst werden. Kleinere Gebiete störender Industrien werden entlang der Bahnlinien nicht vermieden werden können. Will man den Pendelverkehr möglichst herabmindern — was uns erstrebenswert scheint —, so wäre die nichtstörende Industrie grundsätzlich in allen grösseren Ortschaften erwünscht. Aber hier wird man wohl differenzieren müssen. Wir haben Gebiete in unserer Region, die landschaftlich besonders reizvoll sind, wie z. B. das Gebiet um Arlesheim und die Gegend von Riehen oder solche, die nicht an den grossen Verkehr angeschlossen sind und vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter haben, wie das Birsigtal. In solchen Gebieten dürften im Interesse der Region keine Industrieniederlassungen erlaubt werden oder wenigstens nur kleinere, dem landwirtschaftlichen Bedarf dienende Betriebe. In den für Industrie sich eignenden Ortschaften sollte die Wahl der Industriezonen eng Hand in Hand gehen mit der Gestaltung der Siedlung und der Landschaft.

Wir kommen zur Weiterentwicklung unserer Wohnsiedlung. Dabei sind wir zu bescheiden, um ein hochtönendes sog. «Satellitenprogramm» zu entwickeln. Wir halten es für gegeben, wo immer möglich die bestehenden Ortschaften organisch auszubauen zu Gemeinwesen, die sich bis zu einem gewissen Grade selbst genügen, in denen Arbeitsgelegenheit zu finden ist, die also wirtschaftlich autonom sind, und die ihr eigenes gesellschaftliches Zentrum haben. Gerade diese letzte so wichtige Vorbedingung des kulturellen und politischen Eigenlebens wurde in den Vorortzonen unserer grösseren Schweizerstädte zu sehr vernachlässigt. Es genügt nicht, ein paar der Allgemeinheit dienende Gebäude schlecht und recht irgendwo auf zentral gelegenen Bauplätzen aufzustellen. Diese Aufgabe der Ortsplanung ist ganz besonders wichtig, wenn man eine Dezentralisierung ernsthaft will.

Dass wir mit dieser Politik der kleinen, wirtschaftlich selbständigen Gemeinwesen eine entschiedene Wendung im Denken vollzogen haben, wird einem klar, wenn man das interessante Gutachten Gelpkes liest, das dieser dem baselstädtischen Departement des Innern im Jahre 1917 «über den Ausbau des baselstädtischen Wirtschaftsorganismus» unterbreitete. Gelpke sagt dort u. a.: «zu verhüten ist das Entstehen unabhängiger, sich selbst genügender, sekundärer Zentren auf Grund der wirtschaftsgeographischen Vorzüge der Stadt».

Glücklicherweise haben wir für die Verwirklichung des Dezentralisierungsgedankens eine Atempause gewonnen, innerhalb welcher die Bebauungspläne der verschiedenen Gemeinden in Ordnung gebracht werden können. Der Kanton Baselland führt die Bundesverordnung zum Schutze der Landwirtschaft und der Pächter sehr konsequent durch. Der spekulativen

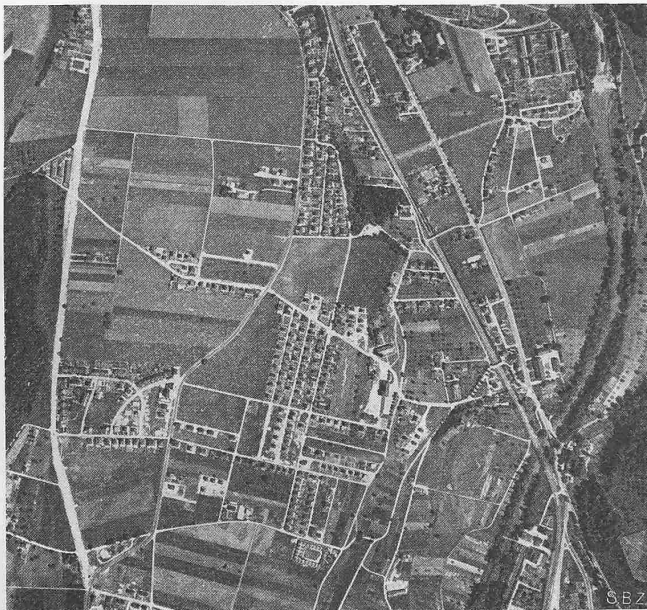
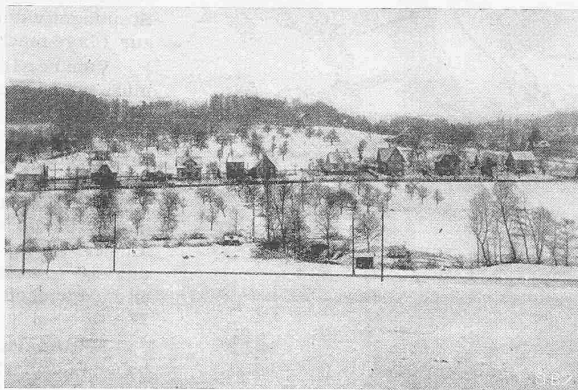


Abb. 4. Neue Welt bei Basel: unorganische Besiedlung ehemals landwirtschaftlich genutzten Bodens in Stadtnähe. — Bew. 6057 BRB 3. 10. 39

Abb. 5. Im Leimental windet sich der Birsig durch die Talsohle und überschwemmt diese gelegentlich bei anhaltenden Regenperioden. Längs den Hangstrassen entwickelt sich die Bautätigkeit. Es wäre noch Zeit gewesen zum Beginn einer vernünftig geplanten Bodennutzung: Wohnquartiere an den flach geeigneten Talrändern — in der Talsohle eine vorläufig landwirtschaftlich genutzte Grünzone, welche die Landre-



serve für spätere öffentliche Bedürfnisse, Spielplätze, Badegelegenheiten, Kleingärten, Wanderwege usw. hätte bilden können. — Abb. 6 (rechts). Aus der Nähe betrachtet aber sieht man: Das Ufergehölz am Birsig wird abgehauen. Dann wird der Wasserlauf mit den Beiträgen von Bund, Kanton und Gemeinden korrigiert. Damit wird aus der ehemaligen Ueberschwemmungszone Bauland und in wenigen Jahren verunmöglichen die hohen Bodenpreise die Erstellung auch nur bescheidener öffentlicher Grünflächen. Der Ankauf des nicht übermässig grossen Ueberschwemmungsgebietes wäre richtiger gewesen und hätte der Oeffentlichkeit freie Hand für eine spätere Grünflächenpolitik und weitgehenden Einfluss auf die übrige Bodennutzung gegeben. — Abb. 5 und 6 samt Begleittext von Stadtgärtner R. Arioli, Basel (vgl. Seite 162 dieser Nummer).

wilden Erschliessung von Bauland ist damit ein Riegel geschoben. Es ist das besondere Verdienst von Herrn Regierungsrat H. Gschwind, hier der Planung im wahrsten Sinn des Wortes «den Boden bereitet zu haben».

Sollte die Zuwanderung für unsere Region aber weiter andauern, so sind wir uns wohl alle darüber einig, dass landwirtschaftlicher Boden für die Zwecke der Wohnsiedlung freigegeben werden muss. Freilich kann das dann nach einigen Jahren auf Grund wohldurchdachter Bebauungspläne und eines regionalen Nutzungsplanes geschehen. Geschähe die Freigabe nicht rechtzeitig, so würden unerwünschte Störungen eintreten. Baselstadt wäre dann gezwungen, seine letzten Baulandreserven zu überbauen und seine Wohndichte weiter zu steigern.

Dass unsere Reserven nicht sehr gross sind, zeigen die Berechnungen des Stadtplanbureau Basel. Auf bis jetzt unerschlossenem Boden der Einwohnergemeinde Basel und demjenigen Teil der Gemeinde Riehen, der Basel zugewendet liegt, können höchstens noch 28 000 Personen untergebracht werden. Teilweise ginge die Unterbringung auf Kosten von Flächen, die man im Interesse der klaren Trennung der Gemeinwesen lieber offen liesse (z. B. Bäumlihofareal, zwischen Basel und Riehen).

Auch die finanzpolitischen Folgen einer solchen Inanspruchnahme unserer städtischen Freiplätze wären unerwünscht. Bereits heute hat Baselstadt darunter zu leiden, dass die Begüterten, die gerne in schöner landschaftlicher Umgebung wohnen, in die Kantone Baselland und Solothurn abwandern. Mit einer zunehmenden Versteinerung der Stadt Basel würde diese Gleichgewichtsstörung zunehmen. Die Abwanderung der Industrie haben wir bereits erwähnt. Die Folge dieser Wandlung wäre eine weitere Verschlechterung des baselstädtischen Finanzhaushaltes, und unsere spärlichen städtischen Grünflächen würden dann von der Verklumpung wohl auch noch verschluckt.

Man muss diese Schwierigkeiten klar ins Auge fassen, wenn man mit der Dezentralisierungspolitik ernst machen will. Ganz offensichtlich ist es, dass sie sich nur mit einer gemeinsamen Kasse, einem regionalen Planungsfonds überbrücken lassen. Hierüber praktische Vorschläge auszuarbeiten, dürfte eine der wichtigsten Aufgaben der neu gegründeten Regionalplanungsgruppe sein. Wir gehen dabei davon aus, dass die Dezentralisierung im Interesse der Region liegt. Die Speisung des Fonds denken wir uns aus einer kräftigen Wertzuwachssteuer (in England schlägt die Regierung neuerdings einen Ansatz von 80 % vor).

Es bleiben noch die Fragen der Grünflächenausparung und der Landschaftsgestaltung zu berühren. Sie sind deshalb so wichtig bei uns, weil ein zielbewusstes Vorgehen auf diesem Gebiete zur Heilung vieler Schäden beitragen kann, die unser Raumangel und die ziellose Siedlungstätigkeit einiger Gemeinden mit sich brachten.

Vor allem müssen wir darauf achten, der Stadt Basel bessere «Ausläufe» in die Erholungsgebiete zu geben. Hier fehlt sehr vieles. Als Erholungsgebiete können ja nur in Frage kommen schöne Spazier- und Velowege mit Aussicht, die Flussufer und die Wälder, nicht aber die landwirtschaftlich genutzten Flächen. Deshalb ist z. B. der ganze Nordwesten der Stadt Basel sehr übel dran. In jener Ecke müssen unbedingt Erholungsflächen geschaffen werden. Am besten geschähe dies im Zusammenhang mit dem Flugplatz, auf dessen Zustandekommen in der

Gegend zwischen Allschwil und Burgfelden wir nach wie vor bauen. Auch bei den Stadtgebieten, die zwischen der linksufrigen und rechtsufrigen Bahnlinie liegen, ist es schlecht bestellt um den Zusammenhang mit der grünen Aussenwelt. Die Bahnlinien bilden breite Riegel, die nur auf sehr unfreundlichen Wegen überquert werden können. Aus diesem Grunde sind die Rheinufer für die inneren Teile Basels von entscheidender Bedeutung, bilden sie doch die einzige Möglichkeit, auf angenehme Weise ins Freie zu gelangen. Es liegen hier sehr wichtige Aufgaben der landschaftlichen Gestaltung. Sie werden umso schwieriger zu bewältigen sein, als die Technisierung des Rheins oberhalb der Stadt bereits weit fortgeschritten ist. Die Gestaltung des projektierten Kraftwerkes Birsfelden bringt in diesem Zusammenhang eine besondere Verantwortlichkeit mit sich.

Eine weitere schwierige Aufgabe ist die Einbeziehung des Hardwaldes in das gesamte Grünflächensystem. Der Versuch sollte unternommen werden, ihn aus seiner allseitigen Einschnürung wenigstens in der Richtung gegen Basel und gegen Pratteln besser herauszulösen und das bestehende Wegnetz flussaufwärts so zu verlängern, dass eine Wanderung von Basel nach dem Wassersportgebiet Augst wieder zum Genuss wird. Im südlichen Teil unserer Region lösen sich die Grünflächenfragen einfacher. In den Gegenden, wo die ungezügelte Streusiedlung das Landschaftsbild geschädigt hat, wird durch Aufforstungen, durch Windschutzstreifen und durch Pflanzen von Baumgruppen vieles verbessert werden können.

Eine wertvolle Hilfe für die Verwirklichung des Grünflächenprogramms liegt für uns darin, dass unsere Trinkwasser-

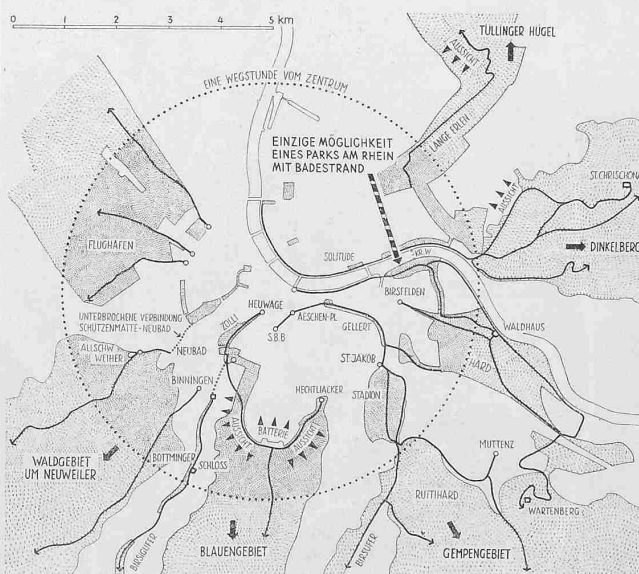


Abb. 9. Die Grünflächen um Basel und ihr Zusammenhang mit der Stadt. Schwarze Linien = Spazierwege. — 1 : 130 000

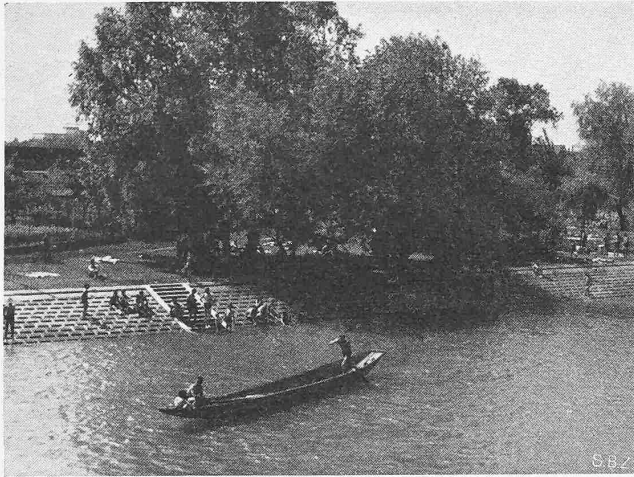


Abb. 7 und 8. Badeleben am Birskopf (Mündung der Birs in den Rhein) in Basel. Solche Uferzonen sind durch die Entwicklung der technischen Anlagen (Verkehr, Kraftwerke) gefährdet und beanspruchen daher besondere Aufmerksamkeit

versorgung das Freihalten grosser, Grundwasser führender Flächen erschwert (Birstal, unteres Wiesental).

Es gibt Gegenden in unserer Region, denen man eine besonders liebevolle Behandlung und sorgfältige Bearbeitung wünschen möchte. Neben den bereits erwähnten, der Hard und den Rheinufern, wäre hier das Augster Gebiet anzumelden. Wie kein anderes Gebiet, könnte es eine kleine Welt für sich sein, in der man sich auf angenehme Weise entspannen könnte.

Ich bin mir bewusst, hier nur einen sehr lückenhaften und summarischen Ueberblick über die Aufgaben gegeben zu haben, die in der engeren Basler Region zu lösen sind. Ohne Bildmaterial hat eine detaillierte Darstellung ohnehin keinen rechten Sinn. Wir wollen ja auch noch keine grossen Aktionsprogramme entwerfen, sondern lieber während der stillen Arbeit an Einsicht gewinnen.

Mit einer Aufzählung der zu leistenden analytischen Arbeit sollen Sie nicht ermüdet werden. Es genügt vielleicht anzunehmen, dass wohl Untersuchungen über den Pendelverkehr und die Krisenfestigkeit der Industrien am dringlichsten sein dürften. Wichtig scheint uns auch die Erstellung eines einheitlichen Vermessungsmaterials, das auf den letzten Bestand nachgeführt ist, ferner einheitliche Pläne über die bestehende Nutzung und eine Karte der Beschaffenheit der Erdoberfläche.

Es ist selbstverständlich, dass alle diese Arbeiten auf engste Hand in Hand gehen müssen mit den Arbeiten für die grosse Region Nordwestschweiz, die jetzt erfreulicherweise auch in Fluss kommen werden. Für die engere Region Basel, die ja nicht nur enger sondern auch beenzt ist, möchte man hoffen, dass das Stichwort «Stadt ohne Raum» bald seinen beängstigenden Klang verliert, indem ihm die Worte beigelegt werden können «aber mit guten Nachbarn».

Die Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) in Basel, 24./25. Februar 1945

Zwei Jahre nach ihrer Gründung hat die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung in Basel getagt. Gegen 200 Kollektiv- und Einzelmitglieder, Fachleute, Behörden von Bund, Kantonen, Gemeinden und höheren Lehranstalten, sowie Vertreter der Presse, haben an dieser zweiten ordentlichen Mitgliederversammlung teilgenommen.

Der Präsident und erste Anreger der Landesplanung in der Schweiz, Nationalrat Dr. h. c. Armin Meili, umriss in seiner Begrüssungsansprache die Entwicklung, Bedeutung und die gewaltigen Aufgaben der Landes- und Regionalplanung. Diese sind nunmehr im Begriff, vom blossen Lippenbekenntnis zur Durchführung zu gelangen. Damit werden aber auch Opfer notwendig, Ueberwindung der Trägheit und des Egoismus, zum Wohl des Ganzen, damit aber auch wiederum des Einzelnen. Es liegt Meili besonders daran, die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für eine zweckmässige Landesplanung zu fördern, weshalb er auch schon am Vorabend anlässlich der Gründungsversammlung der RPG Nordwestschweiz dieses Thema in einem besonderen Vortrag behandelt hatte. Nebst den Artikeln 23, 26 und 37 der Bundesverfassung scheint ihm besonders Art. 2 dazu Handhabe zu bieten, der von der Beförderung der gemeinsamen Wohlfahrt der Eidgenossen spricht. «Die Gesetzgebung über die Nutzung des Bodens ist Bundessache» wäre ein begrüssenswerter Vorlauf eines neuen Verfassungsartikels. Während die gesetzlichen Grundlagen in einigen Kantonen, so Zürich und Waadt, vielversprechende Ansätze aufweisen, sind sie heute in der Hand des Bundes noch sehr dürrig und bestehen, mit Ausnahme der Bestimmungen über elektrische Kraftübertragungsleitungen, grösstenteils nur in den Bedingungen, die der Bund an die Ausrichtung von Subventionen knüpfen kann. Ein bezügliches Gutachten von Prof. Dr. P. Liver, Bern, hat wertvolle Vorarbeit geleistet zu dem, was nun der VLP als nächste wichtige Aufgabe zu unternehmen bleibt. Landesplanung ist die Schlüsselposition zu zahlreichen Tagesfragen: Wohnungs- und Energiepolitik, Landflucht, Gewerbepolitik, Heimatschutz.

Der Leiter der ständigen Geschäftsstelle, Dipl. Ing. W. Schüepp, machte einige Mitteilungen. Darnach umfasst die

Vereinigung etwa 500 Einzel- und 100 Kollektivmitglieder, von diesen 18 Kantone und leider erst 27 Gemeinden. Der Geschäftsbericht zeigt, dass das Gründungsjahr 1943 zur Hauptsache vorbereitenden, organisatorischen Aufgaben gewidmet war, während 1944, namentlich seit der Errichtung der ständigen Geschäftsstelle an der Kirchgasse 3 in Zürich, die grundlegenden Arbeiten in Zusammenarbeit mit der Zentralstelle für Landesplanung an der E. T. H. tatkräftig aufgenommen wurden. Die sieben gebildeten Einzelkommissionen bearbeiten: Recht und Bevölkerung, Land- und Forstwirtschaft, Handwerk und Industrie, Geographie, Hochbau und Landschaft, Verkehr, Wasser und Energie.

Die Grundlage einer jeden Planung ist das Bestehende, das zunächst in seiner Struktur und Funktion gründlich erforscht werden muss. Dann müssen die Methoden, die technischen Mittel und Wege zur Durchführung abgeklärt werden. Daraus ergaben sich zunächst Studien zur Vereinheitlichung der reichlich kunterbunten Plansymbolik, Abklärung der Fachterminologie, bibliographische Studien, solche der einschlägigen Gesetzgebung, Errichtung einer umfassenden Dokumentation usw. Die Architektur- und Ingenieurbüros haben keine Konkurrenzierung durch das Zentralbureau zu befürchten, im Gegenteil dürften sie durch die Tätigkeit der VLP und der RPG vermehrt beansprucht werden. Das Zentralbureau sollte das Nervenzentrum des landesplanlichen Gewissens werden.

Planungsarbeiten werden von den zentralen Organen der VLP nur so weit durchgeführt, als sie solche des nationalen Territoriums sind und nicht bereits von Bundesstellen vorgenommen wurden oder werden. Die hauptsächlichsten Planungsarbeiten sind den Regionalplanungsgruppen übertragen, sofern nicht kantonale und kommunale Stellen von Amtes wegen mit dieser Aufgabe betraut sind. Solche Regionalplanungsgruppen bestehen bereits für Graubünden, die Nordostschweiz, Westschweiz, sowie für die Zentralschweiz, als jüngste, am Vorabend der Tagung gegründete, für die Nordwestschweiz¹⁾.

¹⁾ Vergl. SBZ Bd. 124, S. 88, 225, 302 und Bd. 125, S. 110.