Überblick über die Situation in der Stadtregion Basel

Autor(en): **Wronsky, D.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **36 (1979)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782213

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Überblick über die Situation in Lausanne

(Kurzfassung des Referats von M. Vuillomenet)

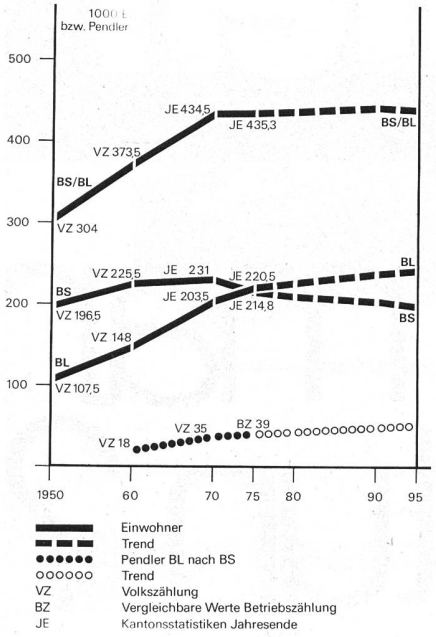
Nach der Landflucht ist die Stadtflucht eine Erscheinung unserer Zeit geworden, deren Ursache teilweise im Wunsch nach Steigerung des persönlichen Wohlbefindens liegt, im Bedürfnis nach mehr Ruhe und Entspannung sowie nach einem weniger geregelten Leben.
Lausanne verzeichnet eine gleich grosse Abwanderung wie andere schweizerische Städte. Um dieses Problem in den Griff zu bekommen, haben mehr als 30 Gemeinden aus der Umgebung von Lausanne eine Kommission gegründet. Diese hat einen Richtplan aufgestellt, der die Beschränkung des Baulandes sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes vorsieht. Diese Planung beruhte jedoch auf zu optimistischen Erwartungen. Während der letzten acht Jahre hat Lausanne 6000 Einwohner und eine noch grössere Anzahl Arbeitsplätze verloren.
Seit mehreren Jahren schon versucht man in Lausanne, der Abwanderung Einhalt zu gebieten; so ist unter anderem bei Um- und Neubauten die Schaffung von Wohnungen obligatorisch, und es werden Wohnstrassen und Fussgängerzonen geschaffen. Alle diese Massnahmen werden jedoch nur auf lange Sicht stabilisierend wirken.

Viele vorgeschlagene Massnahmen zur Verbesserung des Wohnkomforts und Ankurbelung der Wirtschaft stossen auf die Verständnislosigkeit oder gar den Widerstand gewisser Berufsgruppen.
Die Hoffnung auf eine Lösung des geschilderten Problems ruht, wie bereits erwähnt, auf der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, die zu einer aktiven Solidarität führen soll, wie sie auf dem Gebiete der Landesplanung angestrebt wird.

Überblick über die Situation in der Stadtregion Basel

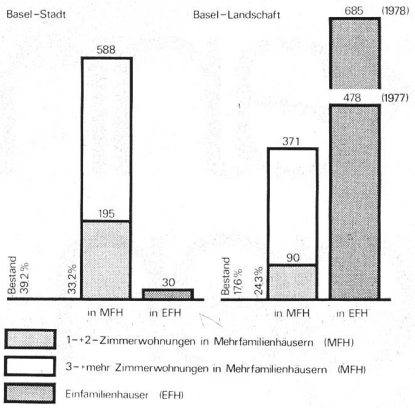
(Kurzfassung Referat D. Wronsky)

In der Drei-Länder-Region gehen die Abwanderungen aus dem Zentrum Basel in die Nordwestschweiz, nicht ins Elsass oder nach Südbaden. Der Kanton Basel-Stadt (inkl. seiner Vororte Riehen und Bettingen) hat von 1960 bis 1970 um 8200 Einwohner zugenommen, zwischen 1970 und 1978 um 28 100 Einwohner abgenommen. BS hat jetzt wieder soviel Einwohner wie Anfang der fünfziger Jahre: ca. 205 000 *(Abb. 1)*.



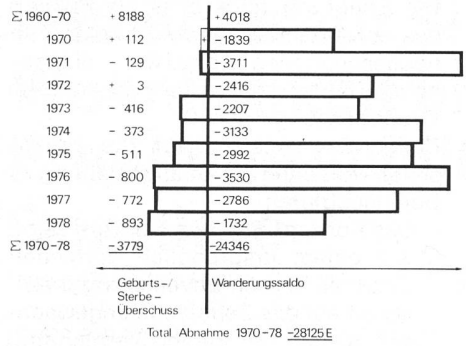
Einwohner BS/BL

Die Abnahme von 28 100 E setzt sich aus einem Sterbeüberschuss von 3800 und einem Wanderungssaldo von 24 300 E zusammen. In die Nordwestschweiz wanderten 16 900 E ab, 16 400 oder 97 % davon nach BL, in dem die wichtigste Vorortzone von BS liegt. BL hatte allein durch die Zuwanderung aus Basel zusätzlich die Bevölkerung einer Stadt wie Aarau aufzunehmen.
Die nach BL Gewanderten sind gegenüber BS überdurchschnittlich jung, der Anteil an Ausländern lag 1978 bei nur 6 %.
Als Tendenz lässt sich ablesen, dass der negative Wanderungssaldo gegenüber BL abnimmt, der Sterbeüberschuss dagegen zunimmt, eine Folge der Abwanderung überdurchschnittlich junger Menschen *(Abb. 2)*.



Neuerstellte Wohnungen in BS und BL 1977

Hauptursache für den baselstädtischen Bevölkerungsrückgang durch Abwanderung und damit teilweise auch für den Rückgang durch Sterbeüberschuss sind die in BS und BL allgemein gesprochen sehr unterschiedlichen Bedingungen des Wohnens in vielfältiger Hinsicht, verstärkt durch einen gewachsenen Bedarf an Wohngeschossflächen pro Kopf, aber auch an Nettosiedlungsfläche pro Kopf. Die Nettosiedlungsflächen lassen sich in BS ohne Nachteile nicht mehr erweitern, Wohnflächen nur in beschränktem Masse vermehren.
Es ergeben sich in der Stadtregion Basel die gleichen Probleme wie in anderen Städten, von der räumlichen Verlagerung des Bedarfs an privater und öffentlicher Infrastruktur aus dem Zentrum ins Umland hinaus, bis hin zur Zunahme des Berufsverkehrs. Die Zahl der Pendler aus BL und der übrigen Nordwestschweiz in die Stadt Basel betrug 1960: 25 700, 1970: 42 500 und 1975: 52 000. Erschwerend, aber auch eine ständige Herausforderung für die Lösung der daraus entstehenden Aufgaben ist die Tatsache, dass Stadt und Umland in verschiedenen Kantonen liegen.
Es ist anzunehmen, dass der Bevölkerungsrückgang in BS, wenn auch in kleinerem Umfange, noch anhalten wird. Als zunehmend wichtiger Faktor wird ein weiterwachsender Bedarf an Wohnfläche gesehen, zum Teil als Nachholbedarf einer bis anhin in räumlich engen und schlechten Wohnverhältnissen lebenden Bevölkerung *(Abb. 3)*.
Reduktionen, Bau- oder Erschliessungsetappen von Bauzonen des Um-



Bevölkerungsabnahme BS

landes können zwar die Entwicklung ausserhalb der Stadt umlenken, nicht aber in der ganzen Nordwestschweiz so umfassend in Frage kommen, dass sie die Abwanderung aus Basel massgebend aufhalten. Der Wohnflächenbedarf ist anzuerkennen und seine Dekkung nicht mit planerischen Massnahmen zu verhindern, soweit er innerhalb der heute als Limite angesehenen Baugebietsgrenzen der Region gedeckt werden kann.

Notwendig und wesentlich sind die zahlreichen geplanten oder in Ausführung begriffenen kleinen und grossen, wohnqualitätsverbessernden Massnahmen in BS im Sinne der regierungsrätlichen Zielsetzungen «Basel 75» und «Basel 76». Sie können vermehrt familienfreundliches Wohnen bewirken und so längerfristig auch die Altersstruktur relativ normalisieren. Die Massnahmen reichen von der Sanierung und Erhaltung von Wohnungen in den auf Dauer fürs Wohnen geeigneten Gebieten bis zur Einrichtung von Wohnstrassen und verkehrsberuhigten Zonen *(Abb. 4)*.

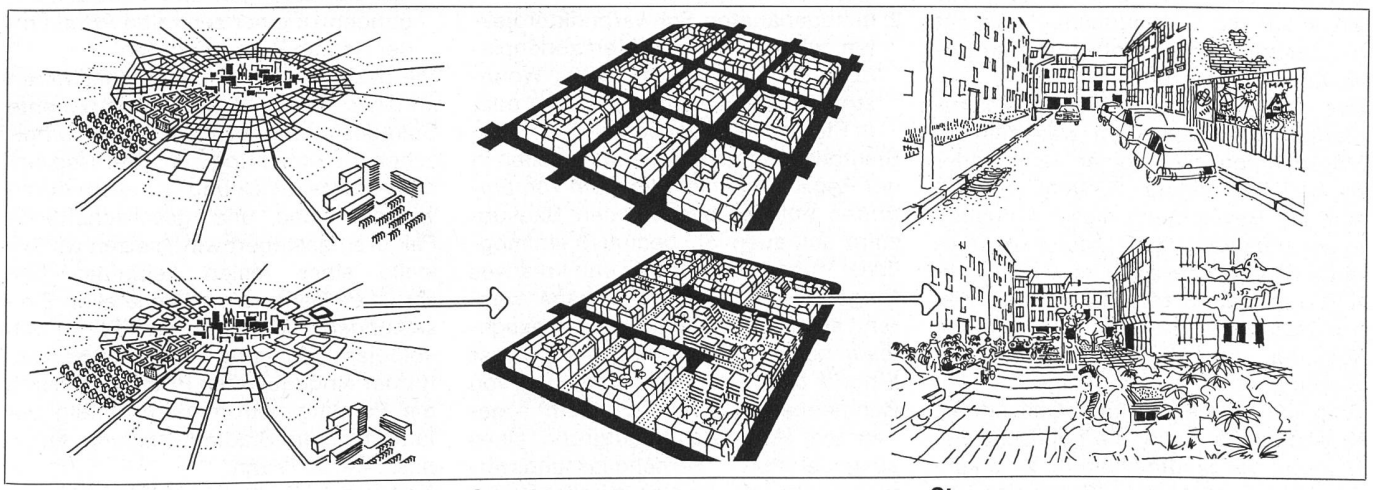
Dabei muss man wohl akzeptieren, dass die räumliche Einwohnerkapazität der Stadt Basel durch qualitätsfördernde Massnahmen gemindert wird, sicher nicht erhöht werden kann. Es sei hier nur hingewiesen auf die vorbereitenden Massnahmen für Schutz- und Schonzonen und allfällige Verringerungen der noch vorhandenen zusätzlichen baulichen Nutzungsmöglichkeiten in heute schon problemvollen Quartieren. Es ist also trotz der notwendigen Massnahmen zu erwarten und hinzunehmen, dass die Einwohnerzahl zunächst noch weiter sinkt. Der Ausbau der Anlagen des Regionalverkehrs ist deshalb angemessen fortzuführen. Ein Verzicht auf die fördernden Massnahmen bei Bussen und Bahnen oder auf die neuen Abschnitte im Netz regionaler Strassen würde bei den verhältnismässig kleinen Distanzen in der Stadtregion Basel kaum jemand von der Abwanderung abhalten. Den Nachteilen der bisherigen und sich weiter

Die Abwanderung aus den Städten

Was kann man dagegen tun?

abzeichnenden Entwicklung kann unter anderem begegnet werden durch:

- Verbesserung der Wohnbedingungen für Familien und Förderung des Familienwohnungsbaus in BS,
- vermehrte Regionalisierung von weiteren öffentlichen Institutionen, im Sinne der bestehenden Beispiele in BS/BL,
- flächensparendes Bauen bei allen Nutzungen, in der ganzen Region,
- Ausbau des Lasten- und Finanzausgleichs in der Region.



Stadtregion
Die Zunahme der Wohnplätze am Stadtrand vermehrt den Autoverkehr von Personen und Gütern. Vor allem zwischen Stadtkern und Randsiedlungen entstehen dadurch Problemgebiete.
Aus engmaschigen Strassennetzen werden «verkehrsarme Kammern». Sie erleichtern gleichzeitige Stadterneuerungen und -umbauten und helfen, auch Probleme in der Region von innen her zu lösen.

Quartier
Alle Strassen im Quartier sind mehr oder weniger mit durchfahrendem Autoverkehr belastet. Die meisten Anwohner sind betroffen. Das Quartier verödet.
Quartierfremder Verkehr wird am Rande der verkehrsarmen Kammer geführt. Innen sind Erschliessungs- und Wohnstrassen. Massnahmen für Verkehrslenkung und -beruhigung, für Gestaltung und Nutzung von Gebäude, Strasse und Hof werden sorgfältig auf die Besonderheiten jedes Blocks abgestimmt.

Strasse
Rollende und stehende Autos haben heute Vorrang im Strassenraum. Gebäude stehen zwischen Verkehrsschneise und Hinterhof.
Trottoir und Fahrbahn sollen inskünftig als Raumstrasse für viele da sein, auch fürs Parkieren. Gebäude zum Wohnen und Arbeiten stehen dann zwischen öffentlichem Raum und privatem Grünhof, werden erneuert oder umgebaut.

Schemaskizzen: D. Wronsky