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

Inhaltsverzeichnis

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: 13.07.2025

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 unüberwindliche 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 verträgt 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 weitern 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 w i r k l i c h e n 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. Moosimann, 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 B a s l e r R e g i o n 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 Gempenplateau, 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 P l a n u n g s a u f g a b e 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 Wegstrecke, 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 Wegstrecke. 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 Schifflände, 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 S c h i e n e n.

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 Rheinschiffahrt 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 s t r o m a u f w ä r t s. 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