

# Die internationale Koordination der Planung in der Regio Basiliensis. Entstehung, Ziele, Methoden

Autor(en): **Roth, Ueli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 9: **Planungen - wo und für wen?**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45902>

## **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.

# Die internationale Koordination der Planung in der Regio Basiliensis. Entstehung, Ziele, Methoden

Von Ueli Roth\*

## Erste Ziele der «Regio»

Als die Arbeitsgruppe Regio Basiliensis und die sie unterstützende Förderungsgesellschaft 1963 gegründet wurden, setzten sie sich die Planung und Förderung der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Entwicklung des als Regio bezeichneten Raumes zum Ziel, der das durch Jura, Schwarzwald und Vogesen begrenzte Gebiet umfaßt.

Die Regio Basiliensis trat anfänglich auf als Auftraggeber von Gutachten über regionale Probleme wie gesamtregionale Wirtschaft, Gesellschaftszustände und über eine Anlage von wahrhaft regionaler und überregionaler Bedeutung: den Flughafen. Ein umfassendes Werk der Bestandsaufnahme entstand in Form des vom Geographischen Institut der Universität Basel bearbeiteten und nun auch als Unterrichtsmittel eingesetzten Strukturatlas<sup>1</sup>.

## Bis zur Gründung der Internationalen Koordinationsstelle

Auf die Länge konnte die sporadische, wenn auch gezielte Auftragserteilung für Gutachten nicht befriedigen. Die große Planertagung der Regio Basiliensis im September 1965 zeigte jedermann die Notwendigkeit einer umfassenden und fortlaufenden Bearbeitung der Probleme der regionalen Wirtschaft und Gesellschaft, der politischen Organisationsform, der Besiedlung, des Verkehrs, der Spitäler, der Schulen, der Erholungs- und Schutzgebiete und der Versorgung mit Wasser und Energie und der Entsorgung von Abwasser und Kehricht. 1966 faßte daher die Regio den Beschluß, eine internationale Koordinationsstelle für die Planung der Regio zu schaffen.

Es hat vier Jahre gedauert, bis dieses Ziel erreicht war: Erst Anfang beziehungsweise Mitte 1970 haben die Regierungen beider Basel in einem Vertrag die Organisation der Planung über die Grenzen beider Halbkantone hinweg und die übernationale Koordination der Planung seitens des schweizerischen Teils der Regio festgelegt. Letztere – nämlich in Form der internationalen Koordinationsstelle – wurde bei der Regio Basiliensis vorgesehen, die ihrerseits schon vor dem formellen Beschluß der beiden Schweizer Regierungen in der benachbarten Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich entsprechende Kooperationspartner suchte und fand.

Die Regio Basiliensis war in der Zeit zwischen 1966 und 1970 – bis zur Unterzeichnung des Planungsvertrages zwischen der Stadt und der Landschaft – alles andere als untätig, und ohne diese Tätigkeit wäre eine internationale Koordinationsstelle wohl nie beschlossen worden. Anzeichen einer sich immer mehr auf einen fortlaufenden Planungs- und Koordinationsprozeß ausrichtenden Zielsetzung der Regio Basiliensis waren die Auftragserteilungen für grenzüberschreitende prospektive Studien wie die regionale Bevölkerungsprognose und die «Pilotstudie über die

mittel- und langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Basel-Mulhouse» im Rahmen des regionalen, nationalen und internationalen Boden- und Luftverkehrs und unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung.

## Gründung und Organisation der Internationalen Koordinationsstelle

Wie schon die Regio Basiliensis alles andere als eine herkömmliche Konstruktion ist – eine private Organisation, die von zwei Kantonen unterstützt wird und eng sowohl mit Verwaltungen im In- und Ausland als auch mit Wirtschaft, Wissenschaft und kulturellen Institutionen zusammenarbeitet –, so wurden für die Bearbeitung der Studien der letzten vier Jahre zum Teil ungewöhnliche Wege beschritten. Während der Strukturatlas noch ein Auftrag der beiden Halbkantone war, erfolgte der Auftrag für die erste regionale Bevölkerungsprognose<sup>2</sup> durch die Industrie und wurde vom heutigen Leiter der Internationalen Koordinationsstelle der Regio in Zusammenarbeit mit dem heutigen Leiter der Regionalplanungsstelle beider Basel, D. Wronsky, als privater Auftrag bearbeitet. In diesem Zusammenhang entstanden auch die ersten Skizzen zu regionalen Transportvarianten<sup>3</sup>; in diesen wurden die Möglichkeiten einer regionalen Verkehrserschließung durch eine Aufwertung der Straßenbahn als Tiefbahn im Innenstadtbereich von Basel, durch eine aufgewertete Normalbahn (S-Bahn), durch einen Regionalschnellbus, durch ein unkonventionelles Schienensystem und durch Kombinationen dieser Systeme entworfen. Die Entwürfe für die regionalen Transportvarianten basierten auf Zusammenstellungen verschiedener Verkehrszählungen in Form von Karten der regionalen Verkehrsströme<sup>4</sup>. So vielseitig die Interessen an der Flughafenentwicklung sind, so komplex setzte sich der Auftraggeber für die erwähnte Pilotstudie zusammen; er bestand nämlich aus dem Flughafen, der Swissair und aus dem Eidgenössischen Luftamt; ein Sonderauftrag für die Untersuchung des Fluglärms<sup>5</sup>, die einen integrierenden Bestandteil der Gesamtuntersuchung bildete, erfolgte durch den Delegierten für Wohnungsbau des Schweizerischen Bundesrates. Einen voll einbezogenen Bestandteil der Gesamtstudie bildete auch die von der Generaldirektion der SBB in Auftrag gegebene Projektierung des Flughafenanschlusses an die drei Staatsbahnen<sup>6</sup>.

## Prinzipien der Koordination

Wenn wir von der Annahme ausgehen, daß teilgebietliche Planungen schon im Gange seien, lassen sich zwei Kernprobleme der Planungs-koordination in Grenzgebieten erkennen:

- Planungen, die in Teilgebieten (Teilregionen) auf verschiedenen gesetzlichen Grundlagen betrieben werden, sind aufeinander abzustimmen
- Fachplanungen, die sich zum Teil über das ganze Koordinationsgebiet und darüber hinaus

erstrecken (wie die Eisen- und Autobahnen), sind in die Abstimmung der teilgebietlichen Planungen miteinzubeziehen.

Nach dieser Aufgabenumschreibung der Planungskoordination in Grenzgebieten interessieren vor allem die Methoden, mittels welchen dieses Ziel erreicht werden kann. Was zu koordinieren ist, setzen wir als bekannt voraus; wie koordiniert werden kann, wollen wir uns näher anschauen. Hier stellt sich einmal die Frage, ob ein grundsätzlicher Unterschied besteht zwischen dem Begriff der Koordination und jenem der Planung. Koordination ist ursprünglich lateinisch und heißt «Zusammenordnung», in der Physiologie und Psychologie «das harmonische Zusammenwirken»<sup>7</sup>. Eine bekannte Definition der Raumplanung besagt, daß diese die überlegte Vorbereitung von Maßnahmen sei, mit denen ein bestimmtes Ziel mit möglichst angemessenem Aufwand zu erreichen sei<sup>8</sup>.

Wenn diese Definitionen richtig sind, stellt sich die unseres Erachtens entscheidende Frage, ob eine die Grenzen einer Teilregion überschreitende Planungskoordination, das heißt ein «harmonisches Zusammenwirken der Teilplanungen» ohne eine allen Teilregionen gemeinsame, übergeordnete Zielsetzung erfolgreich sein kann.

Wir sind zur Auffassung gelangt, daß bei der Beantwortung dieser Frage zu unterscheiden ist zwischen «Feuerwehübungen» zur Behebung offensichtlicher und brennender Planungskollisionen vor allem technischer Art und langfristig und umfassend wirkender Koordination. Feuerwehübungen sind dort notwendig, wo zum Beispiel Straßen von zwei Seiten auf einen Grenzfluß zulaufen, den Fluß aber an zwei verschiedenen Stellen zum Brückenschlag erreichen; oder wenn der Flughafen einer Teilregion seine Lärmimmissionen auf die Wohnzonen der benachbarten Teilregionen ergießt; oder wenn das eine Ufer eines Grenzflusses als Industrie-, das andere als Erholungs- oder gar als Naturschutzgebiet ausgeschieden wird. Das gibt es alles!

Langfristig und umfassend wirksame Koordination andererseits wird sich nicht beschränken können auf die Behebung festgestellter Kollisionen in Einzelbereichen, sondern wird sich auch auf die Abstimmung der teilgebietlichen Zielsetzungen erstrecken müssen; sie wird dabei nicht darum herumkommen, gesamtregionale, räumliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Gesamtzielsetzungen zu erarbeiten.

Wie im Prozeß der Koordination sich solche übergeordnete Zielvorstellungen praktisch auswirken – ob sie überhaupt eine Wirkungsmöglichkeit haben – das ist die Frage, die im Zusammenhang mit der Realisierbarkeit der grenzüberschreitenden Koordination vor allem interessiert. Jedenfalls ist somit augenscheinlich, daß die Begriffe der Koordination und der Planung nahe verwandt sind. Bei jeder Planung handelt es sich um eine Koordination, doch ist die Planung in dem Sinne stärker, als sie konkrete Maßnahmen zur Realisierung ihrer Zielsetzung verbindlich festlegen kann. Die Koordination dagegen soll vorhandene Planungen zur Harmonie bringen, sie ist in diesem Sinne offenbar passiver.

Der Begriff der Koordination in Grenzregionen hat sich vorderhand als anwendbarer erwiesen als jener der Planung, weil dort keine übergeordnete, die Maßnahmen direkt erzwingbare Gesetzgebung vorhanden ist. Der passive Charakter der in einer Grenzregion möglichen Koordination, die also einerseits Feuerwehr-

\* Leiter der Koordinationsstelle der Regio

übungen ausführt, andererseits aber trotzdem übergeordnete Entwicklungsvorstellungen vorschlagen muß, zwingt zu besonderen Arbeitsmethoden und zu besonderen Organisationsformen.

Dabei sind die wichtigsten zu beachtenden Prinzipien jene der Überzeugungskraft, der Freiwilligkeit, des guten Willens und der Information.

**Pragmatisches und «ideales» Organisationsmodell**

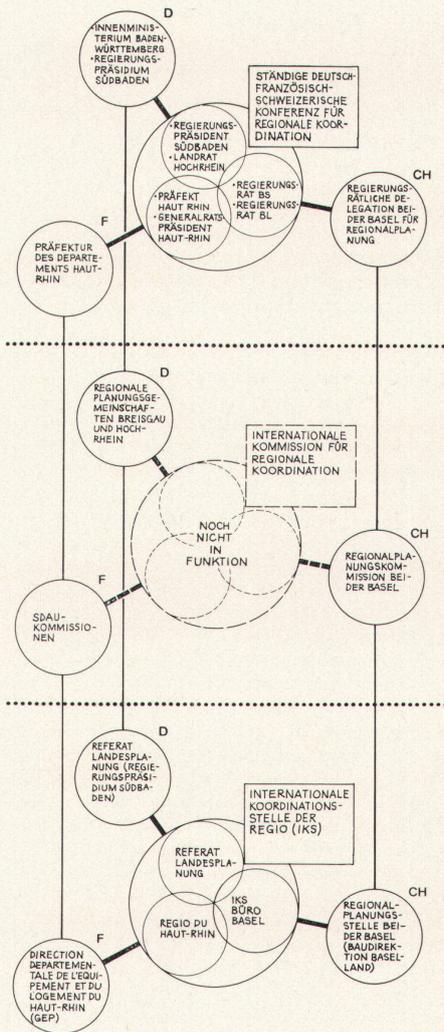
Die bis 1969 dauernden Verhandlungen mit den beiden Basler Halbkantonen und mit dem Ausland, während denen die Arbeitsgruppe ihre erwähnte Gutachtertätigkeit systematisierte, erbrachte ein Konzept, in welchem heute klar unterschieden wird zwischen *Regionalplanung in schweizerischen Teilgebieten* mit schweizerischer Gesetzgebung einerseits und *Koordination* dieser schweizerischen Planung mit dem Ausland andererseits. Während die Regio Basiliensis zwar für die heutige Planung in der Nordwestschweiz, die sich in der Regio über Gebiete von fünf Kantonen erstreckt und für die gemeinsame Planung der beiden Basler Halbkantone Geburtshelferdienste leitete, ist sie heute in erster Linie für die Koordination über die Landesgrenzen hinaus zuständig.

Die innerschweizerischen Planungen durch Kantone und Planungsgruppen sind gesetzlich verankert und Inhalt und Wirkung der zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente sind gesetzlich umschrieben. Das gleiche gilt für die deutschen und französischen Gebiete. Das nordwestschweizerische Unikum besteht aber darin, daß im interkantonalen Planungsvertrag der beiden Basler Halbkantone, der auf die übrigen Kantone der Regio ausgeweitet werden kann, sowohl die Regionalplanung wie die Koordination verankert sind, für welche letztere kein Gesetz Inhalt und Wirkung der Arbeitsinstrumente umschreibt. Die Arbeitsmethoden der Koordination mußten erst entwickelt werden.

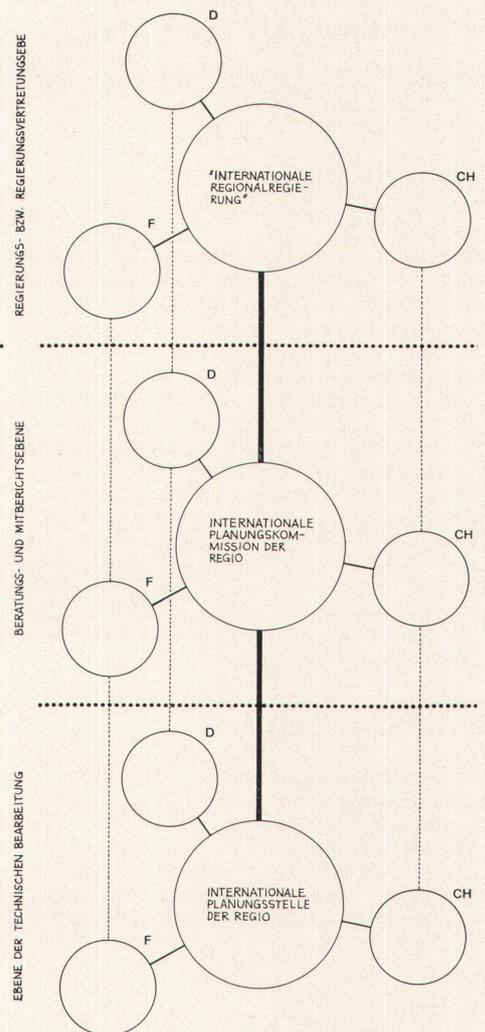
Dafür wurden 1970 vorerst zwei Modelle entwickelt (siehe Abbildung). Beiden gemeinsam sind drei Ebenen von Koordinationsgremien: eine technische Bearbeitungs-, eine beratende und mitberichtende und eine beschlußfassende, beziehungsweise Regierungsvertretungsebene. Diese Organisation findet eine Parallele im Europarat (Ministerkonferenz, Beratende Versammlung, Generalsekretariat). Der Unterschied der beiden Modelle liegt darin, daß das eine (Modell 2) zentrale, regionale Instanzen der drei Ebenen vorsieht, die gemeinsam gewählt und finanziert werden; das andere, pragmatische und unter den gegenwärtigen Verhältnissen einzig praktikable Modell (Modell 1) besteht in einer kollegialen Beschickung der drei Instanzen durch gleichgestellte Vertreter der drei nationalen Teile der Regio mit separater Finanzierung der Arbeitsbeiträge und Aufwendungen der drei Partnerteams.

Dieses pragmatische Arbeitsmodell hat sich bisher bewährt; man mag es als «Anlaufmodell» betrachten oder als endgültige Form der Koordination über Landesgrenzen hinweg. Was im Moment zählt, ist, daß es sich unter den heutigen Umständen als operabel erwiesen hat. Nachdem wir eingangs zwischen Planung und Koordination in dem Sinne unterschieden haben, daß erstere die Einsatzvorbereitung gesetzlich vorgesehener Maßnahmen zur Erreichung von Zielen und letztere die Sicherstellung harmonischen Zusam-

**MODELL 1 (KOORDINATION)**



**MODELL 2 (PLANUNG)**



1 Modelle 1 und 2 der internationalen Koordination der Planung in der Regio

menwirkens bei fehlenden, vom Gesetzgeber vorgesehenen Instrumenten bedeutet, müssen wir vermuten, daß zentrale, regionale Instanzen dann möglich und wünschenswert sind, wenn die Koordination zur Planung verstärkt wird und dies mittels international gültiger, gesetzlicher Planungsinstrumente, deren Durchsetzung etwas wie eine Internationale Regionalregierung verlangen würde. Bis zu diesem, vorderhand utopisch-fernen Zeitpunkt werden wir in der Regio koordinieren, nicht planen, und die Koordinationsgremien werden drittelsparitätisch und kollegial arbeiten.

Die Realisierung des pragmatischen Koordinationsmodells bedingte für die schweizerischen Initiatoren bei der Regio Basiliensis die Findung oder Schaffung des elsässischen und südbadischen Partners.

Die Arbeitsgruppe Regio Basiliensis und deren Förderungsgesellschaft haben schon im Frühjahr 1965 im Elsaß ihr Pendant in Form der «Groupe de travail de la Regio du Haut-Rhin» und deren «Groupe d'appui» (Förderungsgesell-

schaft) gefunden. Leider gelang das gleiche für Südbaden aus verschiedenen Gründen nicht, wenn auch das Regierungspräsidium Südbaden bestmöglichen Ersatz zu schaffen sucht. Auf technischer Ebene wurde die Internationale Koordinationsstelle gebildet, die aus drei Büros besteht, ein selbständiges in Basel-Stadt bei der Regio Basiliensis unter Federführung des Departements des Innern und unter Leitung des Berichterstatters, eines in Mulhouse beim Sekretariat der Regio du Haut-Rhin und eines in Freiburg beim Referat Landesplanung des Regierungspräsidiums Südbaden.

Die vorgesehene mittlere Ebene der Beratung durch Wissenschaft und Verwaltung, wie sie als Regionalplanungskommission mit 36 Mitgliedern für die gemeinsame Regionalplanung der Basler Halbkantone existiert, fehlt vorderhand auf internationaler Ebene. Hingegen hat sich die «Ständige deutsch/französisch/schweizerische Konferenz für regionale Koordination», die «Conférence tripartite permanente de coordination régionale», 1971 konstituiert und tagt seither zweimal pro

Jahr. Sie besteht aus je zwei Regierungs- oder Parlamentspersönlichkeiten der drei Regio-Teile: aus je einem Regierungsrat der beiden Basler Halbkantone, dem Präfekten des Departement du Haut-Rhin, dem Präsidenten des Generalrates des Haut-Rhin, dem Regierungspräsidenten von Südbaden und einem Landrat aus dem Hochrhein.

Die «Conférence tripartite» genehmigte das vorgängig von der ihr entsprechenden, schweizerischen «Regierungsrätlichen Delegation beider Basel für Regionalplanung» (vorderhand beider Basel) genehmigte Pflichtenheft der Internationalen Koordinationsstelle und faßte Beschlüsse über Anträge und Arbeiten der Koordinationsstelle mit dem Ziel, solchen Beschlüssen im eigenen, nationalen Wirkungsbereich mit den dortigen Rechts- und Verwaltungsmitteln Nachachtung zu verschaffen.

Was also auf international-technischer Ebene an koordinativer Arbeit geleistet wird – solche im Sinne von Feuerwehrrübungen oder solche im Sinne langfristiger Erarbeitung sozio-ökonomischer und räumlicher Ziele – kann auf diese Weise im nationalen Bereich wirksam werden. Beispiele von Problemen, die bisher an der «Conférence tripartite» behandelt worden sind: Rheinbrücken, Atomkraftwerke, Grenzgänger, interkontinentaler Flughafen. Letzterer existiert bekanntlich schon als Unikum, indem die Schweiz auf dem von Frankreich zur Verfügung gestellten Boden einen Flughafen baute, der von den beiden Ländern gemeinsam betrieben wird und zu dem aus der Schweiz eine zollfreie Straße führt. Südbaden hat sein Interesse mindestens an der Erschließung des Flughafens aus deutschem Raume angemeldet. Andere Probleme, die eigentlich zum Bereich der Feuerlöschübungen gehören, sind die links- und rechtsrheinischen Kläranlagen, die in Frankreich beziehungsweise in Deutschland errichtet werden müssen, weil Kanalisationswasser auch in Grenzregionen nicht aufwärts fließt.

## Öffentlichkeitsarbeit

Was aber bereits in allen Richtungen zu fließen begonnen hat in diesem *Testfall regionaler, internationaler Zusammenarbeit*, sind ständige Informationen über die nunmehr offenen Kanäle. Und das ist schon relativ viel, wenn man bescheidenerweise bedenkt, daß schon Informationen allein ein wesentlicher Teil der Koordination und geeignet sind, den *Rationalitätsgrad von Entscheidungen* wesentlich zu heben. Die Erkenntnis dieser fundamentalen Tatsache hat auch dazu geführt, daß die Koordinationsstelle die Presse sehr sorgfältig betreut und ein abgestimmtes Instrumentarium der eigenen Öffentlichkeitsarbeit aufgebaut hat, auf das hier im einzelnen einzugehen die Zeit leider nicht mehr reicht. Es sei nur noch darauf hingewiesen, daß die Gefahr der sprachlichen Isolierung durch einen Planungs-Fachjargon erkannt wurde und daß der Übersetzung planungswissenschaftlicher Unterlagen in eine verständliche Alltagssprache – wie natürlich auch ins Französische beziehungsweise ins Deutsche – große Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die umfangreichen, wissenschaftlichen Fachberichte werden mit auf blaue Seiten gedruckten Kurzfassungen versehen, die in Sonderdrucken in größerer Auflage gleichzeitig erscheinen; in einer Sammelmappe der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis, mit dem Titel «Ideen + Daten» (Redaktoren: Dr. Lucius Burckhardt und der Berichterstatte) werden die Kurzfassungen nochmals komprimiert und mit besonders leicht verständlichen Kommentaren versehen. «Ideen + Daten» erreicht 1500 Empfänger. Und schließlich hat die Koordinationsstelle einen eigenen Presse-Digest, die «regio gazette», für planungsrelevante Artikel der Tagespresse geschaffen, die zu einem solchen Publikumerfolg geworden ist, daß eine unserer Sorgen heute diese ist, neben Verlagsarbeiten noch genügend Zeit, Mittel und Energie für eigentliche Facharbeiten zu erübrigen.

## Schlußbemerkung

Alle an der Schaffung dieser interkantonalen und internationalen Planungsorganisation Beteiligten sind sich bewußt, ein nicht einfaches Instrument bedienen zu müssen. Man kann lediglich feststellen, daß alle Versuche, es einfacher zu gestalten, an der regionalen Mannigfaltigkeit scheiterten. Wenn es trotzdem gelang sollte, mit dieser Organisation, die vor dem Ersten Weltkrieg eine wirtschaftliche und kulturelle Einheit bildende Region wieder zu einer solchen Einheit zu machen, so könnte der hier eingeschlagene Weg zu einem Modell für die Planung unter komplizierten administrativen Verhältnissen werden, das schon heute in den andern europäischen Grenzregionen und insbesondere im Europarat Beachtung findet.

<sup>1</sup> Geographisches Institut der Universität Basel, Prof. Dr. H. Annaheim: «Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsaß, Südschwarzwald». Herausgegeben im Auftrage der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von der Gesellschaft zur Förderung der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis. 1967

<sup>2</sup> Roth, U.; Wronsky, D.: «Bevölkerungsprognose Regio Basiliensis 1980/90»; Zwischenbericht Nr. 7 (3 Bände) des Gutachtens über Wirtschaft, Besiedlung, Verkehr der Regio z. Hd. der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis. 1967

<sup>3</sup> Roth, U.; Böhringer, E. AG: «Transportplan-Varianten». Zwischenbericht Nr. 9 des Gutachtens über Wirtschaft, Besiedlung, Verkehr der Regio z. Hd. der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis. 1969

<sup>4</sup> Roth, U.; Böhringer, E. AG: «Verkehrsströme in der Regio 1965». Zwischenbericht Nr. 8 des Gutachtens über Wirtschaft, Besiedlung, Verkehr der Regio z. Hd. der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis. 1969

<sup>5</sup> Roth, U.; Gilgen, A.; EMPA; Eidg. Luftamt; Swissair, Flughafen Basel-Mulhouse: «Pistendispositive, Flugzeugbewegungsprognose, Fluglärm und Besiedlung». Zwischenbericht Nr. 7 der Pilotstudie über die mittel- und langfristige Planung des Flughafens Basel-Mulhouse z. Hd. der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis. 1970

<sup>6</sup> Roth, U.; Generaldirektion der SBB; Böhringer, E. AG: «Flughafenbahn»; Zwischenbericht Nr. 5 der Pilotstudie über die mittel- und langfristige Planung des Flughafens Basel-Mulhouse z. Hd. der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis. 1970

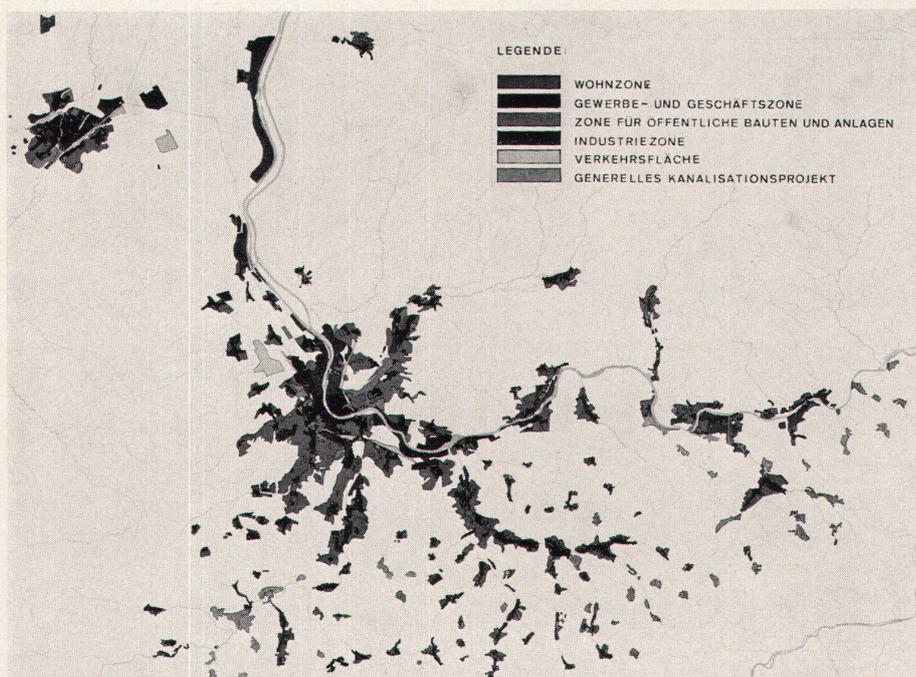
<sup>7</sup> Brockhaus

<sup>8</sup> ORL-Institut der ETH-Zürich

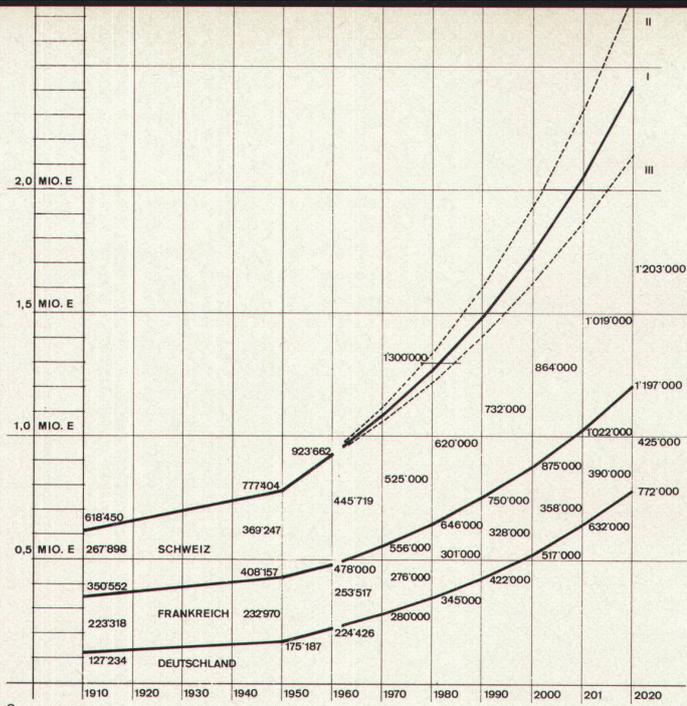
## Bevölkerungsprognose der Regio

Den Auftrag zur Erarbeitung einer regionalen Bevölkerungsprognose erteilte die Arbeitsgruppe Regio Basiliensis 1967 an Ueli Roth im Rahmen einer umfassenden, von der Privatwirtschaft finanzierten Studie über die Wirtschaft, die Besiedlung und den Verkehr in der Regio, die den Beginn der systematischen Erarbeitung von Planungsgrundlagen für die gesamte, internationale Region bildete. Im Rahmen dieser Studie standen auch die ersten Skizzen zu regionalen Transportplanvarianten und erste Entwicklungsprognosen für den Flughafen Basel-Mulhouse, von denen letztere zusammen mit der Swissair erarbeitet wurden.

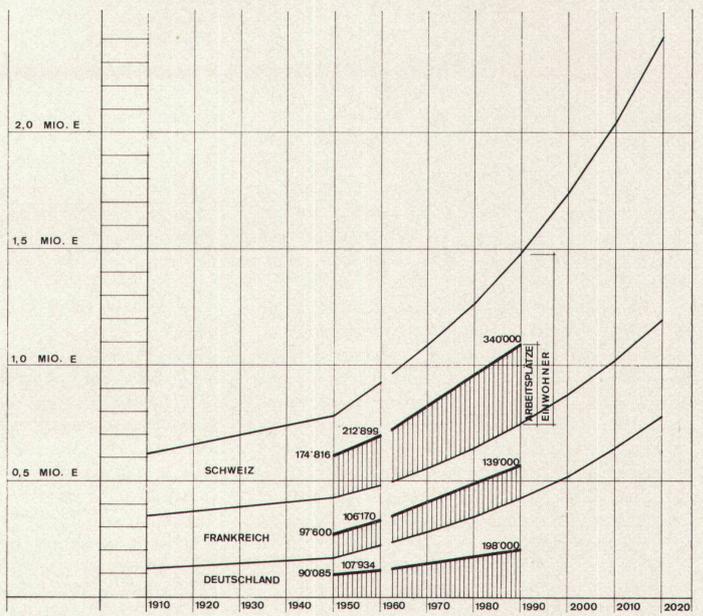
Manche der Ansätze und Anregungen haben seither, wie eingangs erwähnt, im Aufgabenkreis der Regionalplanungsstelle beider Basel und der Internationalen Koordinationsstelle der Regio einen festen und institutionalisierten Platz erhalten. Nicht nur stellte diese Bevölkerungsprognose einen erstmaligen Versuch zur Abschätzung der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung der Regio für die Zeithorizonte 1980 und 1990 dar, sondern sie schaffte auch einen erstmaligen *Überblick über die 1967 gemeindlich eingezonten Baugebiete und deren Kapazität* – ein Unterfan-



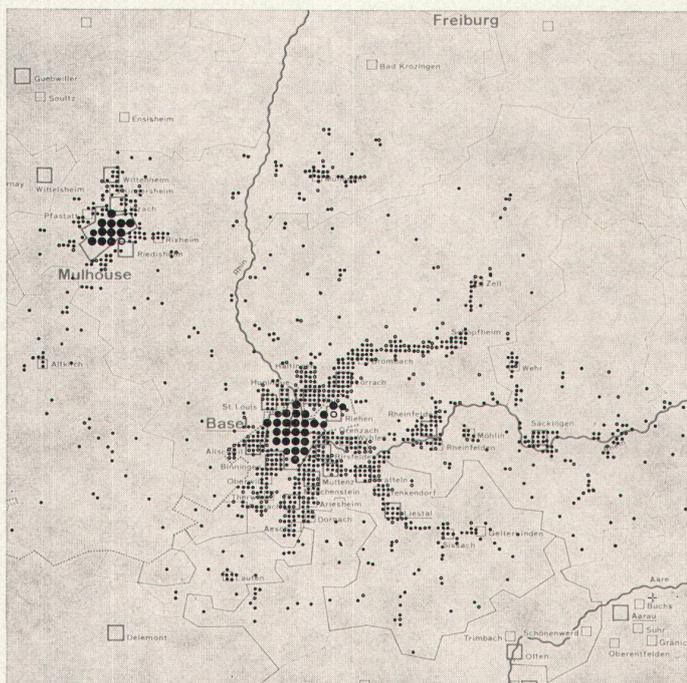
2 Regio: eingezontes Bauland und Kanalisationsperimeter 1967



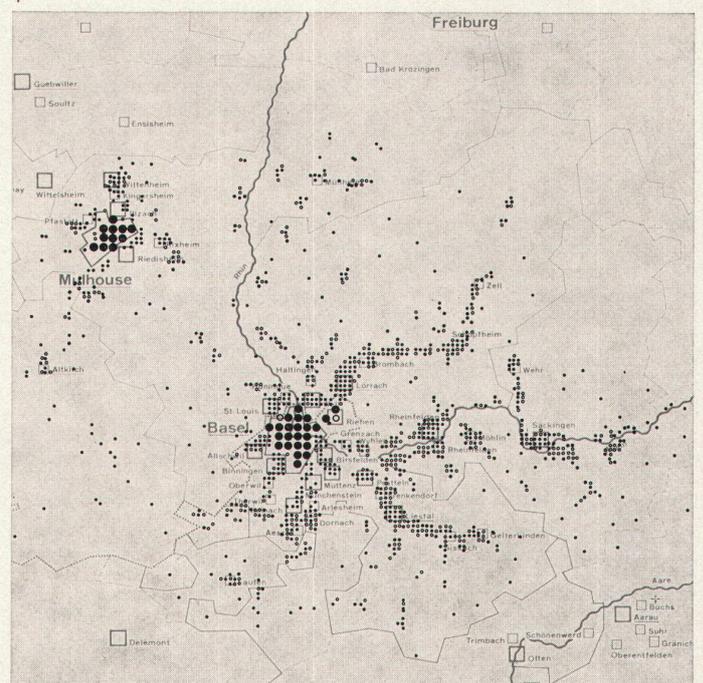
3



4



5, 7



6, 8

- 3 Regio: Prognose der Einwohner-Entwicklung nach Nationalanteilen
- 4 Regio: Prognose der Arbeitsplatz-Entwicklung nach Nationalanteilen
- 5 Regio: Einwohner-Verteilung nach Variante A (Trend)
- 6 Regio: Einwohner-Verteilung nach Variante B (Dezentralisierung)
- 7 Regio: Arbeitsplatz-Verteilung nach Variante A (Trend)
- 8 Regio: Arbeitsplatz-Verteilung nach Variante B (Dezentralisierung)

gen, das in einem solchen internationalen Rahmen, in dem als Vorbedingung vorerst sogar topographische Karten geschaffen werden mußten, unseres Wissens erstmalig waren.

Die Gesamtprognose gliederte sich in drei nationale Teilprognosen, basierte auf dem Material des «StrukturAtlas» und sah im abgesteckten Untersuchungsgebiet für Frankreich eine Zunahme der Einwohner von 253 000 im Jahre 1960 auf 328 000 1990, für Deutschland von 224 000 auf 422 000 und für die Schweiz von 445 000 auf 732 000 vor. Die Zunahme der Arbeitsplätze wurde für Frankreich von 106 000 auf 139 000,

für Deutschland von 108 000 auf 198 000 und für die Schweiz von 213 000 auf 340 000 geschätzt.

Für die Verteilung dieser Einwohner und Arbeitsplätze wurde nach einem Modell «Trend» (Variante A) und nach einem Modell «Dezentralisierte Konzentration» (Variante B) vorgenommen. Wenn auch diese Prognose, die übrigens zusammen mit dem heutigen Leiter der Regionalplanungsstelle beider Basel, D. Wronsky, erarbeitet wurde, heute zweifellos neu überprüft werden muß, so liegt ihre Bedeutung in ihrer Erstmaligkeit und in ihrer Fragestellung nach einem in Zukunft zu verfolgenden *Verteilungsleitbild*.

## Transportplanvarianten der Regio

Den Anstoß für den Auftrag der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis zur Studie über Varianten von Transportplänen, die sich über das ganze Gebiet der internationalen Region erstrecken, gab die Feststellung, daß die Stadt Basel sich mit dem Projekt einer Tiefbahn und des Cityrings anschickte, seine Verkehrssysteme auf lange Sicht festzulegen, ohne die Region genügend zu berücksichtigen. Weder waren damals die privaten Vorortsbahnen noch die Staatsbahnen in das projektierte Netz miteinbezogen. Als Gegenvorschlag zur Schmalspur-Tiefbahn tauchte damals – 1967/68 – die «hohe Schiene» in Form einer Allwegbahn auf sowie das Postulat des Wirtschafters, Prof. Dr. J. Stohler, nach einer Kostenrechnungsrechnung für Variantenprojekte. Ueli Roth, der sich in San Francisco mit der Projektierung des Bay Area Rapid Transit System – einem vollautomatischen regionalen Schnellbahnsystem – befaßt hatte, forderte mindestens die Prüfung der Koordination des Tiefbahnprojektes mit einem S-bahnartigen Einbezug der drei Staatsbahnen, um zu verhindern, daß beim Bau des Nahverkehrsmittels dieser Verbund verbaut würde. Hinzu kam, daß die Flughafenstudien bald einmal zu einem *Dreiflughafenkonzept* führten, das heißt zu einem System dreier ihre Aufgaben teilenden und miteinander auch am Boden verbundenen Flughäfen (Zürich, Genf, Basel) – ein Konzept, das in die Prognosemethoden einfloß und seither zu einem fast stillschweigenden Bestandteil des schweizerischen Verkehrsdenkens geworden ist. Das «Dreiflughafenkonzept» legte den *Anschluß der Flughäfen an die Staatsbahnen* nahe und daher auch die Prüfung des Einbaus von möglichem Flughafen-Schienenanschluß an das internationale Normalbahnsystem.

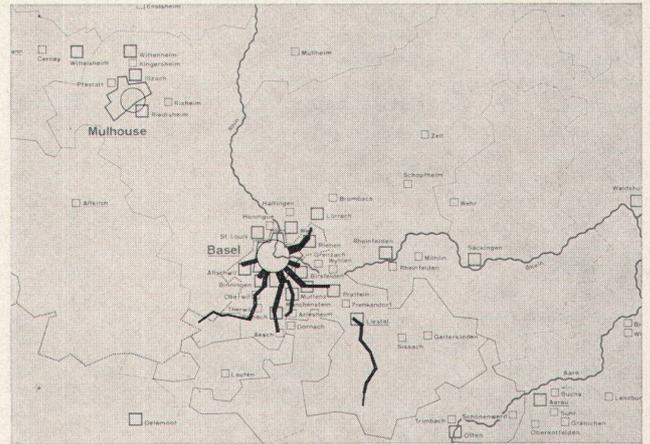
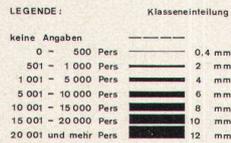
Zweck der Untersuchung der Transportplanvarianten war das Ingangbringen eines umfassenden regionalen Verkehrsdenkens und einer systematischen Transportplanung durch konkrete Vorschläge.

Die Studie enthielt Übersichten über die vorhandenen Verkehrsnetze und Planungen, deren Leistung und Belastung, eine systematische Zusammenstellung konventioneller und unkonventioneller Systeme des öffentlichen Verkehrs (s. *werk* Nr. 5/72) und schließlich fünf Vorschläge von Transportplanvarianten, die sich zu neuen Varianten kombinieren ließen.

### SCHIENENVERKEHR

SCHMALSPURBAHNEN: BELASTUNG 1965

DURCHSCHNITTLICHER TÄGLICHER PERSONENVERKEHR (24 STUNDEN)

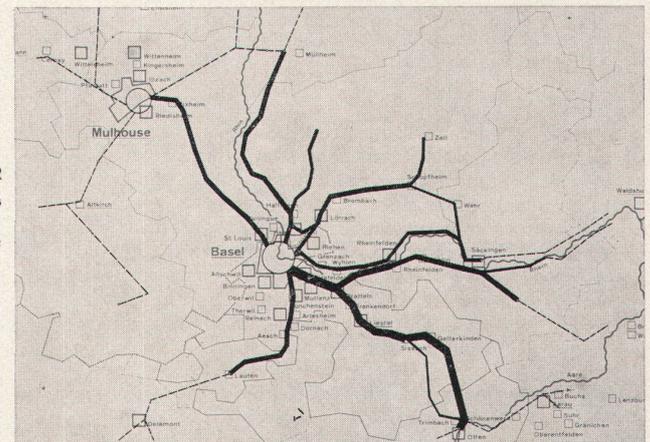
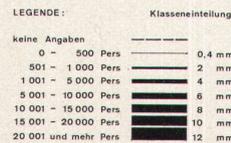


9

### SCHIENENVERKEHR

NORMALSPURBAHNEN: BELASTUNG 1965

DURCHSCHNITTLICHER TÄGLICHER PERSONENVERKEHR (24 STUNDEN)

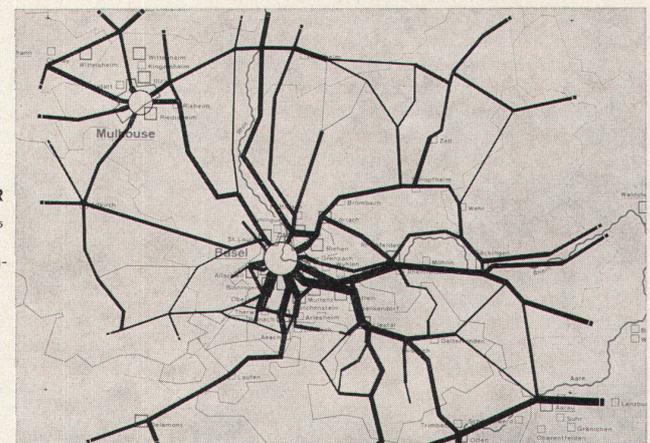


10

### STRASSENVERKEHR

STRASSENNETZ: BELASTUNG 1965

DURCHSCHNITTLICHER TÄGLICHER MOTORFAHRZEUGVERKEHR (24 STUNDEN)



11

Variante 1:

Die Staatsbahnen verkehren weiterhin ohne starken Fahrplan. Die *Schmalspurbahnen* werden innerhalb des Cityrings *untergrund* verlegt, betrieblich und technisch mit den beiden Schmalspur-Vorortsbahnen zu einer *Tarifgemeinschaft* verbunden.

Dazu Kommentar von Lucius Burckhardt in «Ideen + Daten» der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis:

«... die Schmalspurbahnen erhalten durch diese Tieferlegung keinen höheren Fahrkomfort, im Gegenteil, der Benutzer muß im Stadttinnern die untergrund gelegten Stationen aufsuchen. Dagegen steht im Stadttinnern eine größere Fahrbahnfläche für private Autos zur Verfügung. Die Anziehungskraft des Stadtkerns für Privatautos steigt ... ferner: das historische Schmalspurbahn-system von Basel bestreicht nur einen geringen Teil des Pendlerbereiches ...»

Variante 2:

Der Regionalverkehr wird von einem *Regionalbussystem auf Autobahnen* bewältigt. Die Normalbahnen werden vom Regionalverkehr und die Schmalspurbahnen vom Vorortverkehr entlastet, was deren Aufhebung gestattet. Die Leistungsfähigkeit würde jener einer U-Bahn entsprechen, wenn separate Autobahnspuren für den Busverkehr reserviert würden, was am geplanten Autobahnring von Basel allerdings kaum möglich wäre. Zentrale Bushöfe bei den Normalbahnhöfen. Vorteil: hohe Flexibilität. Nachteil: im Vergleich zum Schienenverkehrsnetz hoher Personalaufwand. Das System würde dank seinem hohen Flächenerschließungsgrad eine *disperse Besiedlung der Region ermöglichen*.

Variante 3:

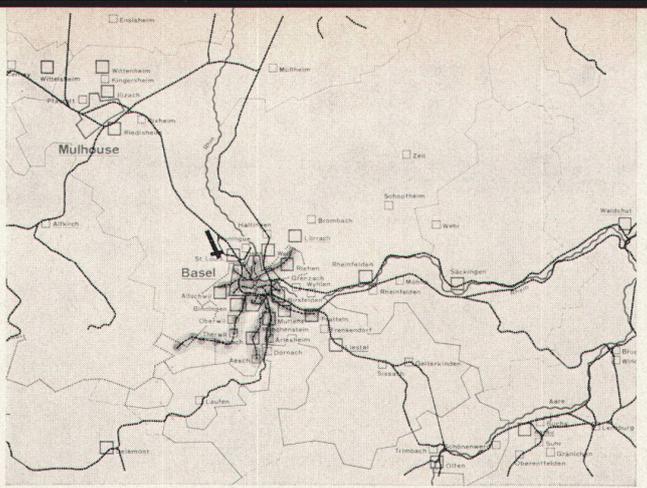
Unter Ausnutzung des bestehenden Normalbahnnetzes erschließt eine *regionale Schnell- oder S-Bahn im starren oder rhythmischen Fahrplan die gesamte Region* entlang den Schwerlinien der heutigen und der mutmaßlichen zukünftigen Besiedlung. Als Rollmaterial dienen Triebwagenkompositionen entsprechend den Zügen, die auf der ersten schweizerischen Schnellbahnlinie am rechten Zürichseeufer im Einsatz stehen. Deren grenzüberschreitender Betrieb als Mehrstromfahrzeuge – die französischen Bahnen fahren mit 25000 Volt, während die schweizerischen und deutschen mit 15000 Volt betrieben werden – ist mit relativ geringfügigen Zusatzeinrichtungen möglich. Die Basler Innenstadt wird durch einen Verbindungstunnel zwischen den beiden Bahnhöfen mit der Region verbunden. Die Flächenerschließung der Innenstadt Basels erfolgt mittels des bestehenden Trams und durch Buslinien, Zubringerbusse verbinden die dünner besiedelten Gebiete zwischen den S-Bahnästen mit den Stationen, die in der Regel mit den heutigen Bahnhöfen zusammenfallen. Der Vorteil dieses Systems liegt unter anderem in der Ausnutzung der Reservekapazität der Bahnen und in der Erschließung der ganzen Region sowie in der Möglichkeit der etappenweisen Realisierung. Das System würde eine *Besiedlung in Schwerpunkten* entlang der bestehenden Besiedlungsachsen fördern.

Variante 4:

Als «Dritte» wurden Schienensysteme definiert, die weder Tram- noch Normal- beziehungsweise

FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE  
ERSCHLIESSUNGSBEREICHE  
TIEFBahn

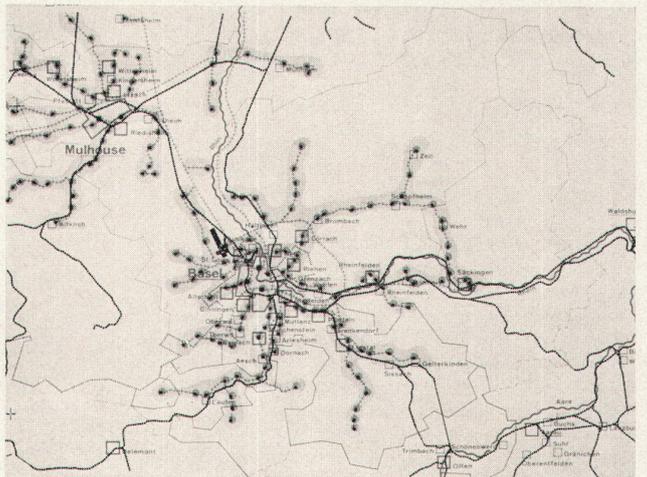
Jahr	ERSCHLOSSEN		NICHT ERSCHLOSSEN	
	A	B	A	B
1965	247000 E	247000 E	749189 E	749189 E
1980	303000 E	276000 E	897000 E	1024000 E
1990	314000 E	279000 E	1196000 E	1221000 E
	1990000 A	1720000 A	4780000 A	5050000 A



12

FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE  
ERSCHLIESSUNGSBEREICHE  
REGIONALBUS

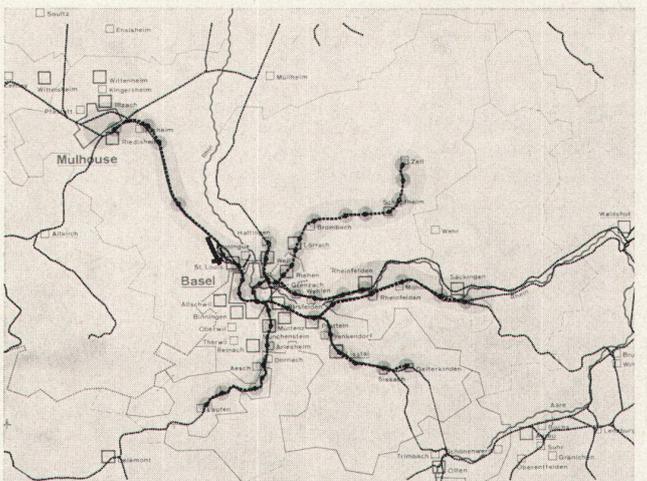
Jahr	ERSCHLOSSEN		NICHT ERSCHLOSSEN	
	A	B	A	B
1965	272000 E	272000 E	734000 E	734000 E
1980	386000 E	386000 E	826000 E	846000 E
1990	391000 E	378000 E	1108000 E	1122000 E
	1510000 A	1720000 A	5090000 A	5090000 A



13

FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE  
ERSCHLIESSUNGSBEREICHE  
S-Bahn

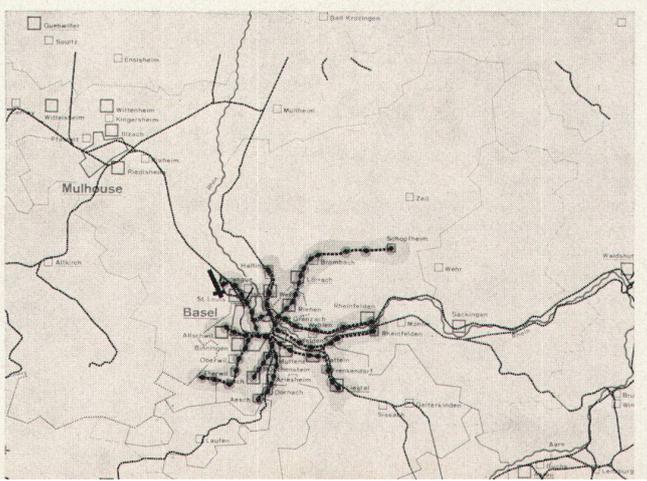
Jahr	ERSCHLOSSEN		NICHT ERSCHLOSSEN	
	A	B	A	B
1965	244000 E	244000 E	752189 E	752189 E
1980	471000 E	400000 E	829000 E	850000 E
1990	522000 E	454000 E	978000 E	1038000 E
	3060000 A	3050000 A	3710000 A	3720000 A



14, 15

FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE  
ERSCHLIESSUNGSBEREICHE  
3. SCHIENENSYSTEM

Jahr	ERSCHLOSSEN		NICHT ERSCHLOSSEN	
	A	B	A	B
1965	283000 E	283000 E	713000 E	713000 E
1980	407000 E	367000 E	863000 E	933000 E
1990	447000 E	378000 E	983000 E	1053000 E
	2830000 A	2420000 A	3520000 A	3670000 A



S-Bahnsysteme sind, zu ihnen gehören *U-Bahn und Einschienenbahnen*. Deren Einsatzmöglichkeit in der Regio wurde wie folgt skizziert: die Innenstadt Basels wird durch das Tram wie bisher auf der Erdoberfläche erschlossen. Wegen des Wegfalls der Vorortlinien kann es, wie auch in Variante 3, den Charakter eines flächenerschließenden Nahverkehrsmittels mit allseitig zugänglichen, «Landibahn»-ähnlichen oder Mustermesseanhängerwagen aufweisen. Das «dritte» Schienensystem erschließt einen Mittelbereich ohne Mulhouse, aber einschließlich des Flughafens. Die peripheren Gebiete werden wie bisher mit der Normalbahn mehr oder weniger gut bedient, welche auch die Verbindung der durch das

dritte System erschlossenen engeren Region mit Mulhouse herstellt. Zwischen den Endstationen des dritten Systems und den Basler Hauptbahnhöfen fährt die Normalbahn ohne Halt.

Variante 5: stellt eine *Kombination einer aufgewerteten Schmalspurbahn mit einem regionalen S-Bahn-system im Verbundbetrieb* und ohne Untertunnelung der Basler Innenstadt für die S-Bahn dar. Seit der 1968 erfolgten Veröffentlichung des Berichtes über die Transportplanvarianten wurde die Transportplanung im schweizerischen Teil der Regio im Rahmen der Regionalplanung beider Basel verankert. Nach dem Vorbild der Transport-

planung der Region Zürich wacht eine Behörden-delegation über die Planung, die vordringlich ein Sanierungsprogramm für die Schmalspurbahnen, ferner eine Überprüfung weiterer Ausbauten und insbesondere einen regionalen Transportverbund anstrebt. Auch unkonventionelle Verkehrsmittel sollen geprüft werden. Den Einbezug auch der deutschen und französischen Gebiete in die Transportplanung ist nach wie vor ein Ziel nunmehr der Internationalen Koordinationsstelle der Regio. Rückblickend stellt man fest, daß die Studie «Transportplan-Varianten» ihr Ziel, ein *umfassendes regionales Verkehrsdenken* in der Regio einzuleiten, erreicht hat.

## Flughafen Basel-Mulhouse: Entwicklungsprognosen, Pisten, Fluglärm und Besiedlung

Die umfassende «Pilotstudie über die mittel- und langfristige Planung des Flughafens Basel-Mulhouse», die unter anderem auch die Projektierung des Flughafenanschlusses an das internationale und regionale Normalbahnsystem einschloß, wurde von folgenden Institutionen bei der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis in Auftrag gegeben: Flughafen Basel-Mulhouse, Swissair, Eidgenössisches Luftamt und Schweizerische Bundesbahnen.

Die Arbeitsgruppe Regio Basiliensis vertraute die Koordination der Arbeiten, die zum Teil von den Auftraggebern selbst, zum Teil von gezogenen Spezialisten geleistet wurden, dem Büro von Ueli Roth, Zürich, an.

Das gleiche Büro erhielt vom Delegierten für Wohnungsbau des Schweizerischen Bundesrates den Auftrag, die Fluglärmprobleme des Flughafens Basel-Mulhouse als Bestandteil der Studie zu untersuchen. Dieser Auftrag wurde mit dem Zwischenbericht Nr. 7 erfüllt, der im Rahmen des regionalen und gesamtschweizerischen Luftverkehrs Pistendispositiven, der Flugzeugbewegungsprognose, dem Verhältnis zwischen dem in Zukunft zu erwartenden Fluglärm und der Besiedlung, gewidmet war.

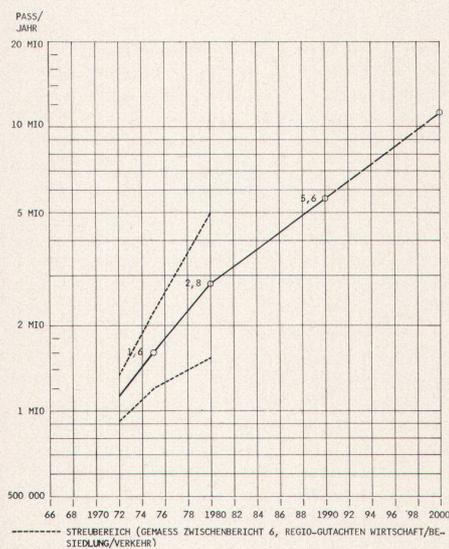
Für die Überwachung und Begleitung der Arbeit wurde ein Arbeitsausschuß eingesetzt, dem unter dem Vorsitz von Dr. Andreas Linn Delegierte der Auftraggeber, der Beauftragten, der Projektleiter sowie weitere Sachverständige angehören. Als Konsultanten für Fluglärmprobleme wirkten Dr. med. Alfred Gilgen vom Institut für Hygiene und Arbeitsphysiologie der ETH Zürich und die Herren dipl. Ing. A. Lauber, Dozent für Akustik an der ETH Zürich und dipl. Phys. J.R. Hediger von der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt mit.

Der Entwurf des Berichtes wurde Ende November 1970 fertiggestellt. Die Bereinigung durch den Arbeitsausschuß dauerte bis zum 26. April 1971. Nach der Ablehnung der Hauptpistenverlängerung auf 4 km durch den Basler Souverän vom September 1971 dienen die vorliegenden Arbeiten, die im Abstimmungskampf eine gewisse Rolle spielten, als Grundlage für die notwendige Bereitstellung des «Gesamtplanes Flughafen Basel-Mulhouse und seiner Umgebung», dessen Schaffung am 5. Mai 1972 durch die «ständige deutsch/französisch/schweizerische Konferenz für regionale Koordination» beschlossen wurde und an dessen Erarbeitung in einem

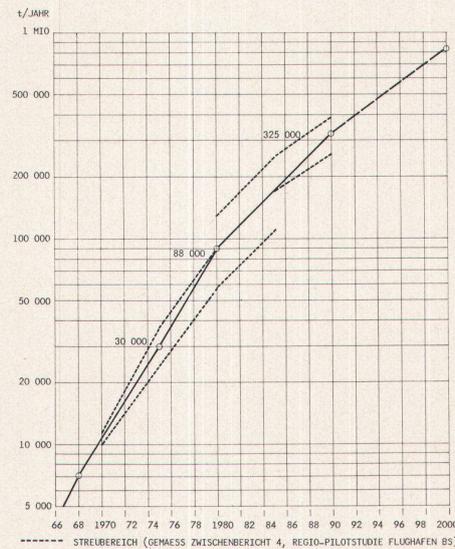
internationalen Ad-hoc-Team schweizerischerseits U. Roth und D. Wronsky, Leiter der Regionalplanungsstelle beider Basel, beteiligt sind.

### Prognosen für Passagiere, Fracht und Flugzeugbewegungen

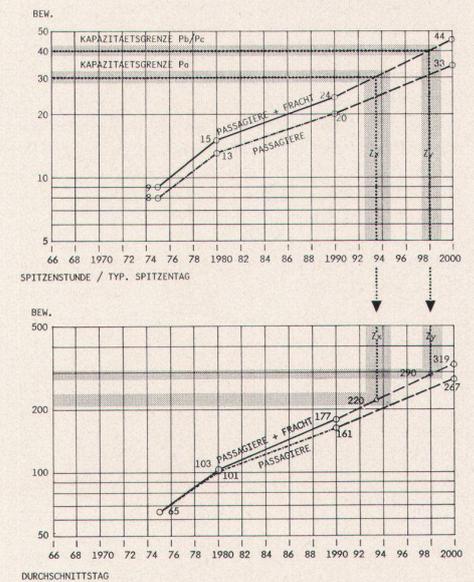
Auf Grund der mit der Planungsabteilung der Swissair erarbeiteten Prognose ergibt sich für den Flughafen Basel-Mulhouse ein Zuwachs der Jahresfrequenz von rund 600 000 Passagieren im Jahre 1968 auf rund 2,8 Millionen im Jahre 1980 und 5,6 Millionen im Jahre 1990. Die Luftfracht, die sich 1969 auf rund 7000 Tonnen bezifferte, wird sich voraussichtlich auf rund 90 000 Tonnen im Jahre 1980 und 325 000 im Jahre 1990 erhöhen. Die Zahl der Flugzeugbewegungen im Linienverkehr, die am Durchschnittstag des Jahres 1968 rund 35 betrug, wird sich voraussichtlich auf rund 100 Bewegungen im Jahre 1980 und auf 180 Bewegungen im Jahre 1990 erhöhen. Diese Vorausschätzungen sind nur im Rahmen der im Bericht umschriebenen Voraussetzungen gültig, und obige Zahlen stellen Mittelwerte von relativ großen Streubereichen dar.



16 Passagier-Prognose



17 Luftfracht-Prognose



18 Flugzeugbewegungs-Prognose

Auf dem Gelände des Flughafens sind folgende Pistensysteme untersucht worden:

**System P:**

Heutiges Pistensystem mit einer Hauptpiste von 2,4 km Länge und mit einer Ost-West-Piste von 1,6 km Länge. Die Kapazität beträgt 30 Flugzeugbewegungen pro Stunde (Starts und Landungen).

**System Pa:**

Verlängerung der Hauptpiste auf 4 km und der Ost-West-Piste auf 2 km sowie eine zur Hauptpiste parallele Piste für die allgemeine Luftfahrt von rund 1,8 km. Die so verlängerte Hauptpiste gestattet die Benützung durch vollbeladene Großflugzeuge: die Kapazität bleibt bei rund 30 Flugzeugbewegungen pro Stunde.

**System Pb:**

Ergänzung des Systems Pa durch eine zur Hauptpiste parallele zweite Hauptpiste von rund 3,4 km Länge, im Achsabstand von 210 m von der Hauptpiste. Dieses System bedingt den Verlust der Piste für die allgemeine Luftfahrt im System Pa. Die Kapazität erhöht sich mit diesem System auf 40 Bewegungen pro Stunde bei Blindflugbedingungen und auf 50 bis 55 Bewegungen bei Sichtflugbedingungen.

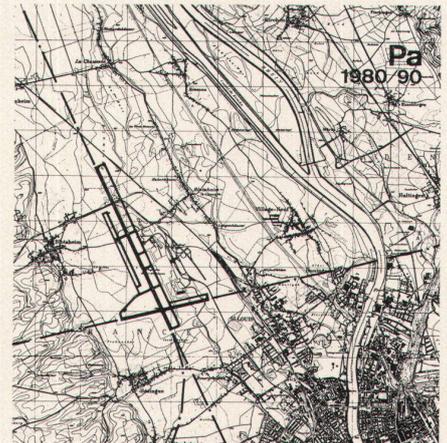
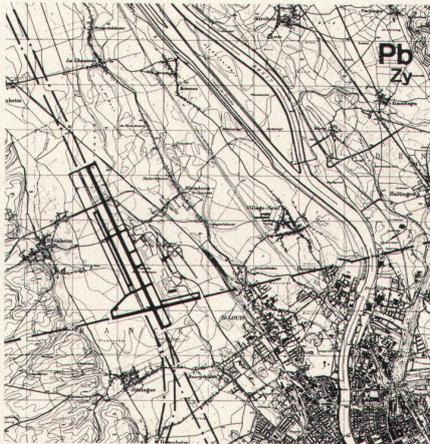
**System Pc:**

Ergänzung des Systems Pa durch eine zur Hauptpiste parallele zweite Hauptpiste von rund 3,4 km Länge im geländemäßig maximal möglichen Achsabstand von 800 m von der Hauptpiste. Dieses System gestattet die Erhaltung der Piste für die allgemeine Luftfahrt gemäß System Pa. Die Kapazität entspricht jener des Systems Pb mit zusätzlichen 15 Bewegungen pro Stunde für die allgemeine Luftfahrt bei Sichtflugbedingungen. Von besonderem Interesse ist der mutmaßliche Zeitpunkt, zu dem die Kapazitätsgrenze jedes Pistensystems erreicht sein wird. Diese liegt für das Pistensystem Pa mit einer Kapazität von 30 Bewegungen pro Stunde zwischen 1990 und 1995, für die Pistensysteme Pb und Pc, bei einer Kapazität von 40 Bewegungen pro Stunde, zwischen 1995 und 2000. Die Prognoseunsicherheit ist zu einem so entfernten Zeitpunkt sehr groß.

Die zukünftige Lärmbelastung der Besiedlung durch den Flughafen kann auf Grund der angestellten Untersuchungen abgeschätzt werden. Sie wäre für einige Gebiete vor allem in der Nähe des Flughafens erheblich. Durch geeignete flugbetriebliche Maßnahmen, wie sie zum Beispiel eine vermehrte Benützung der Nordschneise darstellt, und durch geeignete besiedlungstechnische Maßnahmen kann die Fluglärmbelastung besonders im Süden, ohne entsprechende Mehrbelastung der nördlichen Gebiete, wirksam abgebaut werden. Die flugbetrieblichen Maßnahmen bewirken jedoch ein frühzeitigeres Erreichen der Kapazitätsgrenze der Pistensysteme, weil deren Leistung reduziert wird.

Als Grenzwerte für günstige und für noch zumutbare Fluglärmverhältnisse wurden folgende Werte in Abhängigkeit von der Bodennutzung festgelegt:

Nutzungen	NNI günstig	NNI zumutbar	
		ohne bes. Schutz	mit bes. Schutz
Wohnen	35	50	—
Schulen	35	40	45
Spitäler	30	35	45
Geschäfte	40	50	55
Gewerbe und Industrie	50	55	60
Landwirtschaft	60	60	—



Im Bereich der günstigen NNI-Werte ist mit keiner Fluglärmbelastung zu rechnen. Planerische, bauliche und flugbetriebliche Maßnahmen drängen sich nicht auf.

Im Bereich der zumutbaren NNI-Werte ist eine Lärmbelastung nachweisbar, die aber für die Mehrzahl der Bewohner noch als erträglich betrachtet werden kann.

Durch besondere Schutzmaßnahmen kann die Grenze der Zumutbarkeit um 5 bis 10 NNI-Einheiten erhöht werden. Für Wohnungen erachtet man besondere Schutzmaßnahmen als verfehlt, da Wohnen hinter geschlossenen Fenstern den Wohnwert stark beeinträchtigt. Für den Flughafen Basel-Mulhouse besteht zurzeit noch der Vorteil, daß Flughafenausbau, Flugbetrieb und Besiedlung aufeinander abgestimmt werden können. Einzelmaßnahmen gegen den Fluglärm führen nicht zum Ziel.

**Maßnahmen gegen den Fluglärm**

Im Rahmen einer notwendigen Gesamtplanung von Flughafen und Umgebung erscheint deshalb ein System von verschiedenen, aufeinander abgestimmten Maßnahmen angezeigt.

Als Beispiele seien folgende, miteinander zu verbindende Einzelmaßnahmen angeführt:

- Einflußnahme auf die Flugzeughersteller im Sinne der Konstruktion schalldämpfender Antriebsaggregate über die Luftämter (geringer direkter Einfluß).
- Verlagerung eines Teils der Flugzeugbewegungen von der Süd- auf die Nordschneise, was

entsprechend der subjektiven Fluglärmempfindung zu keiner proportionalen Vermehrung des Fluglärms im Norden führt.

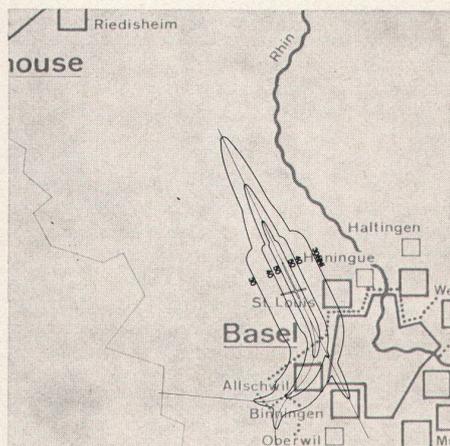
– Die Einzonungs- und Erschließungspraxis sollte berücksichtigen, daß bis 35 NNI fluglärmgünstige und bis 50 NNI fluglärmszumutbare Verhältnisse für Wohnnutzungen herrschen. Als maßgeblich sind dabei die NNI-Kurven bei Vollausbau des Flughafens oder mindestens jene für 1990 zu berücksichtigen.

– Wo der Grenzwert von 50 NNI in Wohngebieten überschritten wird, sollte das betreffende Gebiet nicht weiter Wohnzwecken dienen, sondern einer anderen Nutzung zugeführt werden. Einzonungen für Wohngebiete sollten die günstige Grenze von 35 NNI nicht überschreiten.

– Als Schutz der flughafennahen Wohngebiete gegen den Lärm rollender Flugzeuge kommen Aufforstungen und/oder Dammaufschüttungen in Betracht.

– Zur Durchsetzung der betrieblichen Maßnahmen ist die Schaffung eines Lärmzonenplanes als Teil eines Gesamtplanes für den Flughafen und seine Umgebung notwendig, der für die Zweckmäßigkeitprüfung der Planungsmaßnahmen der Gemeinden anerkannt sein sollte.

– Die mittel- und langfristige Gesamtplanung im Bereich des Flughafens muß als dauernde Aufgabe verstanden werden, in deren Rahmen zum Beispiel auch die vorliegenden Prognosen laufend überprüft werden. Zu ihrer Durchführung sollte durch die zuständigen, interessierten Organisationen eine beratende Arbeitsgruppe gebildet werden, welche insbesondere die Ergebnisse des



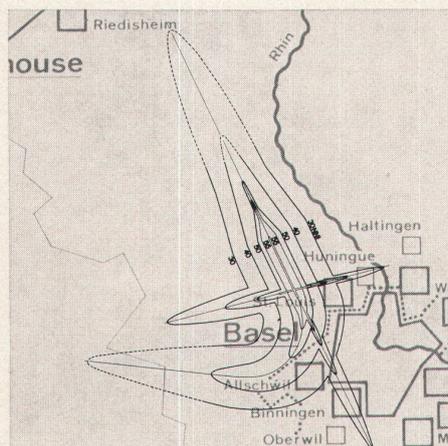
23

vorliegenden Berichtes und der gesamten Pilotstudie auszuwerten, Vorschläge für Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtplanes auszuarbeiten und diese den zuständigen Instanzen zu unterbreiten hätte.

Wie eingangs erwähnt, setzte die «Ständige Konferenz» diese Arbeitsgruppe mit der Aufgabe, einen die Landesgrenzen überschreitenden Gesamtplan zu erarbeiten, am 5. Mai 1972 ein.

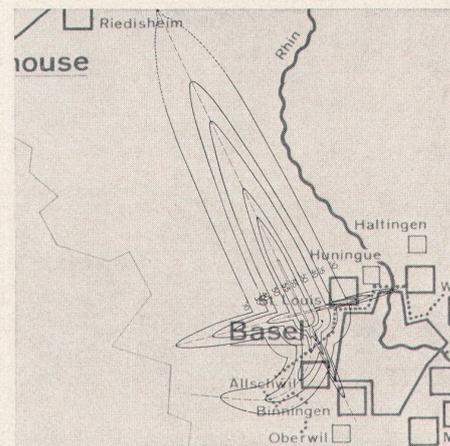
#### Beispiele von Fluglärmkurven

Aus den zahlreichen Fluglärmkurven des Berichtes, die Zustände bis zur Auslastung der Pisten-systeme simulieren, haben wir jene für 1968, das



24

heißt für den Ist-Zustand sowie jene für 1980 ohne besondere flugbetriebliche Maßnahmen und jene für 1980 mit einer Reduktion von 10 NNI im Süden des Flughafens durch eine Verlagerung von Flugzeugbewegungen auf die Nordschneise ausgewählt. Der Leser kann durch Vergleich dieser Kurven mit jener der eingezonten Baugebiete und den Bevölkerungsprognosen seine eigenen Schlüsse ziehen. Maßgeblich sind in der Bevölkerungsprognose nur die vollen Punkte, welche die heutige Wohnbevölkerung angeben; die Kenntnis der Fluglärmkurven gestattet eine Revision des Besiedlungsleitbildes, das durch die Kreise in den zwei Varianten angedeutet ist.



25

- 19–22  
Flughafen Basel-Mulhouse: Pisten-systeme  
23  
Flughafen Basel-Mulhouse: NNI-Kurven 1968 (theoretische)  
24  
Flughafen Basel-Mulhouse: NNI-Kurven 1980 bei flugbetrieblich günstigster Bewegungsverteilung auf die Flugschneisen  
25  
Flughafen Basel-Mulhouse: NNI-Kurven 1980 bei einer Reduktion um 10 NNI im Süden des Flughafens (weniger günstige Betriebsverhältnisse)

## Anschluß des Flughafens Basel-Mulhouse an das internationale Schienensystem

### Warum braucht es eine Flughafenbahn?

Die Projektierung von Schienenanschlüssen der schweizerischen Flughäfen hat Parallelen in fast allen Industrieländern der Welt. Das Wachstum des Luftverkehrs, das zu den größten der Weltwirtschaft gehört, führt nicht nur zu Belastungen des Luftraumes um die Flughäfen, sondern auch der Straßenzufahrten, denen diese nicht mehr gewachsen sind.

Die Kapazitätsengpässe im Luftverkehr zwingen zu einer Verbesserung der öffentlichen Bodenverkehrsmittel sowohl zwischen den Zentren der großen Agglomerationen wie auch zwischen den Flughäfen und diesen Zentren.

Die verbesserten Bodenverbindungen zwischen den Bevölkerungszentren zur Entlastung der Luftlinien bis auf Distanzen von etwa 500 km müssen beschleunigte, interstädtische Schnellzüge übernehmen. Sie haben Vorbilder zum Beispiel im japanischen «Tokaido Expres», der Spitzengeschwindigkeiten bis zu 250 km/h fährt und sich größter Beliebtheit und eines überzeugenden kommerziellen Erfolges erfreut. Entsprechende Schnellbahnlinien werden gegenwärtig auch in den USA, in Kanada und in Europa konzipiert.

Der Anschluß der Flughäfen an dieses interstädtische Schnellzugsystem hat in Zentral-europa den großen Vorteil, daß erstens Regionen ohne Flughafen einen schnellen Zugang zu solchen erhalten (wie zum Beispiel Bern, das Berner

Oberland, Graubünden, die Ostschweiz) und zweitens die Zentren von Regionen mit einem Flughafen gleichzeitig an mehrere Flughäfen angeschlossen werden können, was Ausweich- und Entlastungsmaßnahmen der Flughäfen durch gegenseitigen Einbezug in Mehrflughafenkonzepte – Verbundflughäfen – ermöglicht.

Damit die Zeitgewinne dank der schnelleren Flugzeuge nicht durch verstopfte Straßen zwischen Flughäfen und Innenstädten wieder verlorengehen, müssen diese beiden Gebiete großer Bodenverkehrserzeugung durch straßenunabhängige Verkehrsmittel miteinander verbunden werden. Es ist naheliegend, Schienenanschlüsse an das interstädtische Schnellzugsystem gleichzeitig für den Einbezug der Flughäfen in die regionale Schienenerschließung und für einen eigentlichen Flughafen-Pendelzugsverkehr zu benutzen.

Zum Zwecke der Projektierung des Schienenanschlusses des Flughafens Basel-Mulhouse rief die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen im Dezember 1968 die «Arbeitsgruppe Flughafenbahn Basel-Mulhouse» unter dem Vorsitz von Ueli Roth, Zürich, ins Leben. Die Begleitung der Arbeit besorgte der Vorsitzende des Arbeitsausschusses der Pilotstudie für den mittel- und langfristigen Ausbau des Flughafens Basel-Mulhouse, Dr. A. Linn.

In dieser Arbeitsgruppe waren die interessierten Abteilungen der Generaldirektion der SBB

und der Kreisdirektion II sowie die Französischen Staatsbahnen vertreten. Obwohl die Deutsche Bundesbahn von diesem Geleiseanschluß nicht direkt berührt wird, wurde sie über die Arbeiten auf dem laufenden gehalten. Die Projektierung befaßte sich mit den betrieblichen, mit den bau- und rollmaterialtechnischen und mit den wirtschaftlichen Problemen.

### Das Betriebskonzept

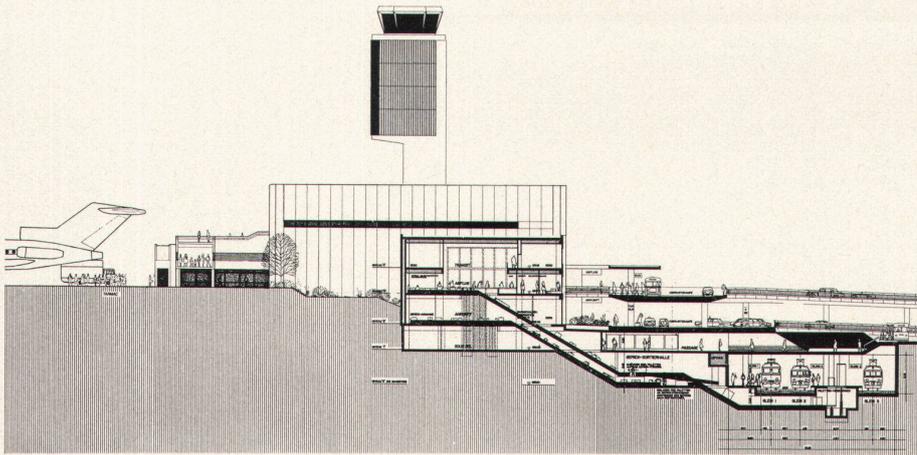
Die Benützung des Geleiseanschlusses ist für Pendelzüge im Lokalverkehr zwischen Basel SBB und Flughafen, für Personenzüge zwischen Mulhouse und Flughafen, für Züge des regionalen Nahverkehrs, für umgeleitete französische Schnellzüge von und nach Basel SBB und durchlaufende, internationale TEE-Züge wie auch für «rückwärts» verlängerte schweizerische Schnellzüge vorgesehen (siehe Transportplanvarianten 3 und 5).

Die Bahnstrecke Basel SBB-Flughafen wird zolltechnisch, entsprechend der Straßenzufahrt ab Basel, als innerschweizerische Linie betrachtet. Eine Ausnahme bilden französische Personenzüge, die zwischen Flughafen und Basel SNCF in St-Louis halten. Diese halten nur im französischen Teil des Flughafenbahnhofes und bleiben zolltechnisch französische Züge bis Basel SNCF.

### Das Bauprojekt

Das Vorprojekt der Flughafenbahn, das den für Vorprojekte üblichen Bearbeitungsgrad überschreitet, umfaßt:

- Anschluß an den Bahnhof Basel SBB



26 Flughafen Basel-Mulhouse: Querschnitt durch den Flughafenbahnhof

- Bau einer Abzweigung beim Bahnhof St-Louis
- Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen der Abzweigung bei St-Louis und Blotzheim-La-Chaussée mit einer dreigleisigen Bahnhofanlage beim Flughafen Basel-Mulhouse.

Das Gebiet des Bahnhofes Basel SBB wird von verschiedenen, bahnunabhängigen Bauvorhaben beeinflusst, die gegenwärtig studiert werden. Genannt seien insbesondere die «Südtangente» des geplanten städtischen Expreßstraßenringes und

die Projekte für die Tiefbahnunterführung der Basler Verkehrsbetriebe zwischen Innenstadt und Gundeldingerquartier.

Die heute vorhandenen Perrons im Bahnhof Basel SBB sind so stark belastet, daß sie die Flughafenbahnpendlzüge nicht aufnehmen können. Es muß daher auf der Gundeldingerseite ein Stumpengeleise für die Aufnahme der Lokalzüge geschaffen werden; zudem werden einzelne durchlaufende interstädtische Züge das Gütergeleise 22 benutzen müssen. Dies bedingt einen neuen Perron zwischen den Geleisen 22 und 23, der über die verbreiterte Gundeldingerunterföh-

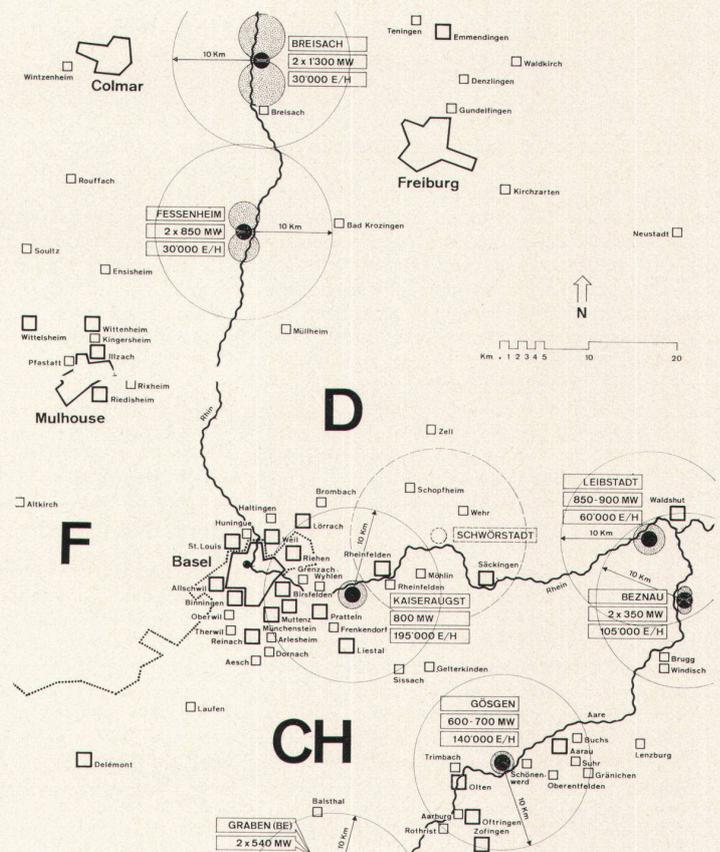
rung mit dem bestehenden Bahnhof verbunden wird. Der für 1990 vorgesehene Neubau des Bahnhofes wird für die Flughafenzüge neuen Raum und vermehrte Kapazität schaffen müssen.

Der vorgesehene halbstündige Pendelzugfahrplan mit einigen rückwärtsverlängerten Schweizer Zügen und den heute verkehrenden französischen Zügen kann von den beiden bestehenden Stammgleisen der Linie Basel-Mulhouse bewältigt werden, sofern eine engere Unterteilung durch eine automatische Blockstelle vorgesehen wird. Die Neubaustrecke zum Flughafen ist zweigleisig vorgesehen und weist Schleifen auf, welche das Umstellen der Lokomotiven vermeiden sollen. Der Flughafen-tunnel mit einem unterirdischen Flughafenbahnhof bildet das Kernstück des Projektes. Im Flughafenbahnhof werden drei Geleise mit Perronkanten von je 425 m benötigt. Zwei Geleise weisen einen gemeinsamen Perron auf, eines besitzt einen eigenen Perron.

Die Pendelzüge benutzen die Geleise mit gemeinsamem Perron, die Schnellzüge vorwiegend das Geleise mit einem eigenen Perron. Der gemeinsame Perron wird hälftig für die Schweiz und hälftig für Frankreich in der Mitte durch eine bewegliche Sperre quer getrennt. Für interstädtische und internationale Züge wird die Sperre in der Mitte des gemeinsamen Perrons geöffnet und der ganze Perron ist durch Sperrung des französischen oder des schweizerischen Zugangs entweder ganz schweizerisch oder ganz französisch. Das gleiche gilt für den Perron am dritten Geleise.

## Die «regio gazette» – ein Planungsdigest der Tagespresse der Internationalen Koordinationsstelle der Regio

Die «regio gazette» stellt eine Art Digest von planungsrelevanten Pressemitteilungen dar. Die Auflage beträgt 500 Exemplare; sie erscheint dreibis viermal jährlich nach Bedarf und richtet sich in erster Linie an Persönlichkeiten und Instanzen, die planungsaktiv sind und deren Tätigkeit es mittels Informationen zu koordinieren gilt. Die Veröffentlichung erfolgt i. A. gleichzeitig mit einer Pressekonferenz, so daß die Bevölkerung durch die Regionalpresse einen konzentrierten und leicht leserlichen Überblick über das Planungsgeschehen aus dem Blickwinkel der Presse erhält. Jede Nummer der «gazette», die eine ausgezeichnete Aufnahme gefunden hat, weist neben nach Stichworten geordneten allgemeinen Informationen ein Hauptthema mit redaktionellem Kommentar auf. So war die im Frühjahr 1972 erschienene Nummer 2 dem Problem der Atomkraftwerke gewidmet, schaffte eine erstmalige Übersicht über sämtliche ausgeführten oder in Projektierung begriffenen Vorhaben (siehe Abb.) und postulierte als Schlußfolgerung die *Entwicklung eines die Landesgrenzen überschreitenden, regionalen Energieversorgungskonzeptes* im Rahmen der nationalen Energieplanungen und unter Berücksichtigung einerseits des zu antizipierenden Wirtschaftswachstums und Bevölkerungswachstums, andererseits der thermischen und chemischen Belastbarkeit der Atmosphäre. Die entsprechenden Arbeiten sind in der Folge aufgenommen worden.



27 Bestehende und projektierte Atomkraftwerke in der Regio. Darstellung aus der «regio gazette»