

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 5 (1964)  
**Heft:** 1  
  
**Rubrik:** Landschaft im Wandel = Actualités regionales

### **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:** 18.04.2026

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

# LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

ZUSAMMENGESTELLT VON H. U. SULSER

## Die Autobahnprojektierung im Kanton Baselland

Die erste generelle Frage, die bei der Projektierung der Autobahn in der Nordwestschweiz zu lösen war, betraf den Uebergang von Basel aus über die Jurakette. Als einer der ersten Kantone legte Baselland ein Projekt vor, bei dem die Autobahn von Basel via Liestal — Sissach durch das Homburgertal und durch einen kurzen Tunnel beim unteren Hauenstein direkt gegen Olten geführt wurde.

Es ergaben sich aber in der Folge Schwierigkeiten bei der Koordinierung der Projektierungsarbeiten der einzelnen Kantone, und es bestand die Gefahr, dass bei einer solchen kantonalen Projektierung die gesamtschweizerischen Interessen nicht genügend gewahrt würden. Deshalb wurde vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat eine Planungskommission ins Leben gerufen, welche die Verkehrsverhältnisse in der Nordwestschweiz zu studieren und detaillierte Vorprojekte mit Kostenschätzungen auszuarbeiten hatte. Diese Kommission hat für den Juraübergang folgende Varianten in Betracht gezogen und näher studiert:

1. Uebergang bei der Schafmatt im Raume Oltingen — Zeglingen.
2. Uebergang beim Unteren Hauenstein, Variante Baselland.
3. Uebergang im Bölchengebiet bei Eptingen.
4. Uebergang am Oberen Hauenstein via Liestal — Langenbruck — Balsthal.
5. Uebergang gemäss einem abgeänderten Projekt der ehemaligen Centralbahn mit Tunnel bei der Wasserfalle im Gebiet von Reigoldswil.

Das letzte Projekt wurde in verdankenswerter Weise vom Schweizerischen Autostrassenverein detailliert ausgearbeitet.

Die Untersuchungen der nordwestschweizerischen Planungskommission über die Einführung der Autobahn in das schweizerische Mittelland zeigten, dass ein Juraübergang im Raume Eptingen allen anderen Vorprojekten eindeutig vorzuziehen sei.

Nachdem die Lage des Bölchentunnels festgelegt war, stellte sich in der Folge die Frage, auf welchem Trasse dieser Tunnel erreicht werden sollte. Die Baudirektion Baselland arbeitete ein Vorprojekt aus, das von Basel nördlich der SBB gegen Augst in Richtung Zürich führt. N der Kruppen Eich in Pratteln zweigte die Autobahn Basel — Olten ab und führte über Liestal — Sissach durch das Diegtertal nach Eptingen. Während über die Linienführung zwischen Basel und Augst mit allen interessierten Kreisen eine Einigung getroffen werden konnte, stiess die Projektierung auf grosse Schwierigkeiten bei der Durchföhrung der bereits dicht bebauten Siedlungsgebiete von Liestal und Lausen. Auch die Linienführung im Diegtertal stiess speziell in landwirtschaftlichen Kreisen auf starken Widerstand. Ein von privater Seite eingereichter Projektvorschlag sah vor, eine

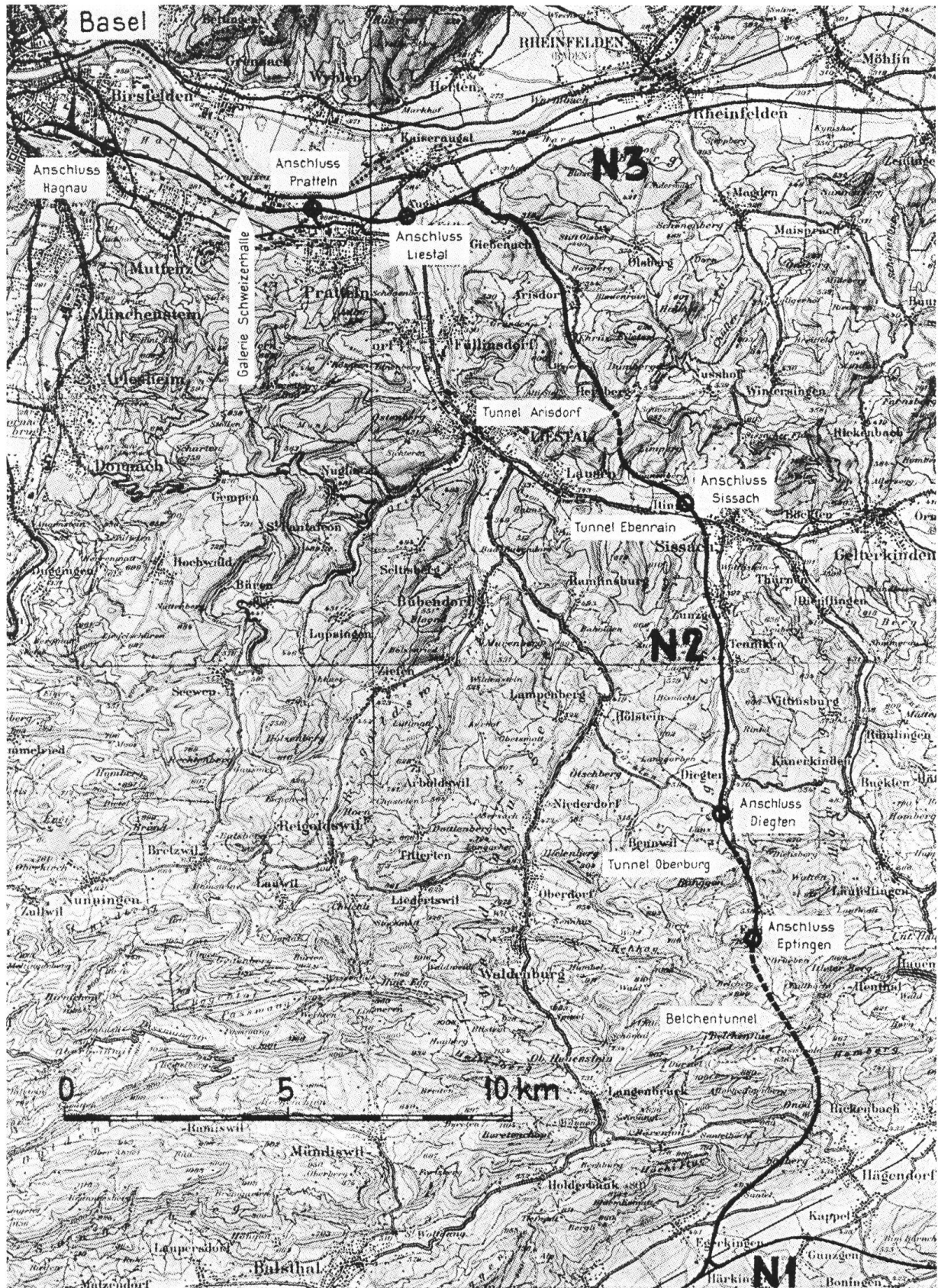


Abb. 1 Die Linienführung der Baselbieter Autobahn (Clichés für Abb. 1—3: TCS-Cluborgan Sektion beider Basel)

Linienführung von Liestal längs dem Westhang des Galms und des Zunzgerbergs via Bad Bubendorf — Hölstein — Hofgut Ebnet — Eptingen zu wählen. Die Baudirektion hat diese sogenannte Hangvariante eingehend geprüft, musste sie aber, ihrer hohen Baukosten wegen, ausscheiden. Es verblieben damit noch zwei Varianten der Baudirektion. Die eine zeigte eine äusserst flüssige, fast gerade Linienführung ohne Rücksicht auf die Belange der Landwirtschaft und der Landschaftspflege. Die andere Variante, bei der zwar verkehrstechnisch einige Konzessionen gemacht wurden, zeigt eine einwandfreie Einfügung des Bauwerks in das Landschaftsbild. Sie beansprucht weniger Kulturland und führt auch in einer etwas grösseren Distanz an den Ortschaften vorbei. Dieses zweite Vorprojekt wurde sowohl von den kantonalen als auch von den eidgenössischen Behörden für die weitere Detailbearbeitung vorgesehen.

In den Gemeinden Liestal und Lausen stellten sich der Linienführung der Autobahn sehr grosse Schwierigkeiten entgegen: Der an sich schon enge Talboden mit seinen steilen Bergflanken ist weitgehend überbaut, und die wenigen noch freien Gebiete sind in den rechtsgültigen Zonenplänen bereits für die Ueberbauung vorgesehen. In einem ersten Projekt der Baudirektion war geplant, die Autobahn in einem Lehnentunnel durch den Schleifenberg um die Baugebiete von Liestal zu führen. Die hohen Kosten dieses Bauwerkes und die Tatsache, dass damit wohl die Probleme von Liestal, nicht aber die von Lausen gelöst würden, verlangten weitere Projektstudien. Diese verlegten sich zuerst auf den einzigen im Baugebiet noch freien Streifen, auf die Ergolz. Zur Vermeidung von Niveaureuzungen musste die Autobahn entweder über oder unter den drei bestehenden Querverbindungen durchgeführt werden. Die Hochbauvariante musste aber wegen der Lärmeinwirkung auf die Siedlungsgebiete und auf das im Bau begriffene neue Kantonspital abgelehnt werden. Eine Variante, bei der die Autobahn beidseits der Ergolz auf dem gleichen Niveau wie die Querverbindungen vorgesehen war, konnte nicht befriedigen, weil die Ueberführung der Querverbindungen weitgehende Anpassungsarbeiten des bestehenden städtischen Strassennetzes bis tief in die Wohngebiete hinein erfordert hätte. Eine tiefliegende Variante in Form von beidseits der Ergolz liegenden wasserdichten Wannern schied wegen der Kostenfrage und wegen der ungünstigen Beeinflussung des Grundwasserspiegels ebenfalls aus. Als beste Lösung wurde von einem Liestaler Ingenieurbüro eine Projektstudie eingereicht, die beidseits der Ergolz eine tiefliegende Galerie vorsah. Diese Lösung wies keinerlei Mängel im überbauten Gebiet von Liestal auf. Leider stellten sich bei der Weiterführung der Autobahn in Richtung Lausen grössere terrain- und grundwasserbedingte Hindernisse in den Weg.

Nachdem es unmöglich war, im Gebiet von Liestal und Lausen eine wirklich einwandfreie Lösung zu finden, wurde versuchsweise eine Variante studiert, die von Augst über Giebenach — Arisdorf durch einen Tunnel direkt nach Sissach führte. Entgegen allen Erwartungen war es möglich, im Arisdörfertal eine einwandfreie Linienführung zu finden. Ein Kostenvergleich zeigte, dass die Baukosten trotz dem Tunnel zwischen Arisdorf und Sissach billiger zu stehen kommen als bei allen geprüften Varianten im Ergolztal. Gegen heftigen Widerstand der Bevölkerung im Arisdörfertal gaben die basellandschaftlichen Behörden dieser Variante den Vorzug. Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau (ehemals Oberbauinspektorat) konnte sich dieser Auffassung ebenfalls anschliessen. Zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Ergolztal zwischen Pratteln und Sissach, die unabhängig von der Autobahn dringend notwendig ist, wurde die Erstellung einer zweiten Kantonsstrasse (T 2) im Ergolztal vorgesehen.

Eine weitere Erschwernis trat noch im Raume Schweizerhalle auf: Eine von den SBB projektierte Erweiterung der Anlagen\*) des Rangierbahnhofes

\*) vgl. RB III (1962), S. 280 ff.

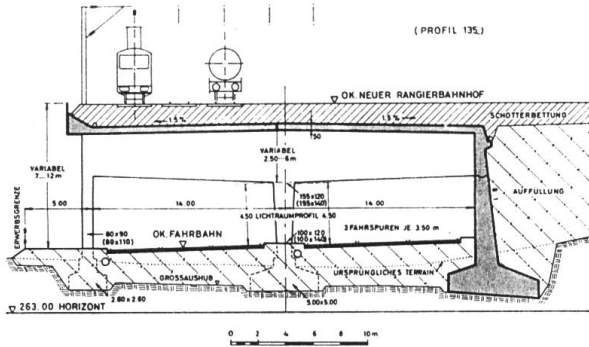


Abb. 2

Querprofil der Galerie Schweizerhalle

Muttenz beansprucht den letzten Streifen des zwischen dem bestehenden Bahnhof und den Industrien in Schweizerhalle verbleibenden Areals. Glücklicherweise liegt aber das Trasse der Autobahn ca. 7 bis 12 m tiefer als die Anlagen der SBB. Die Autobahn konnte daher in eine Galerie verlegt werden, so dass in einer zweiten Ebene — über der Galerie — die Projekte der SBB trotzdem verwirklicht werden können.

Die definitive Linienführung der Autobahn beginnt damit in Basel beim Zeughausplatz. Von hier führt die Autobahn nördlich der SBB über die Birs und erhält im Gebiet der Hagnau ihren ersten Anschluss auf basellandschaftlichem Boden. Weiter führt sie unter der Hafentbahn durch gegen die Hard, wo als spätere Bauetappe die Basler Osttangente, die von der deutschen Autobahn über die Kraftwerkinsel bei Birsfelden führen wird, aufgenommen werden soll. Die Linie folgt weiter der SBB und führt in der Schweizerhalle durch die Galerie zum *Anschluss Pratteln* bei der Salinenstrasse, die Pratteln mit der Schweizerhalle verbindet. Hier soll zur Hauptsache der Verkehr vom Industriegebiet Pratteln und vom Auhafen auf die Autobahn geleitet werden. Im N der Krumpfen Eich wird die Bahnlinie Basel — Zürich überführt. Der *Anschluss Liestal* liegt an der Ergolzstrasse zwischen Augst und der Hülften. Hier soll vor allem das Siedlungsgebiet Frenkendorf, Füllinsdorf und Liestal auf die Autobahn gelangen. Von diesem Anschluss geht die Autobahn südlich des Hofgutes Tempelhof

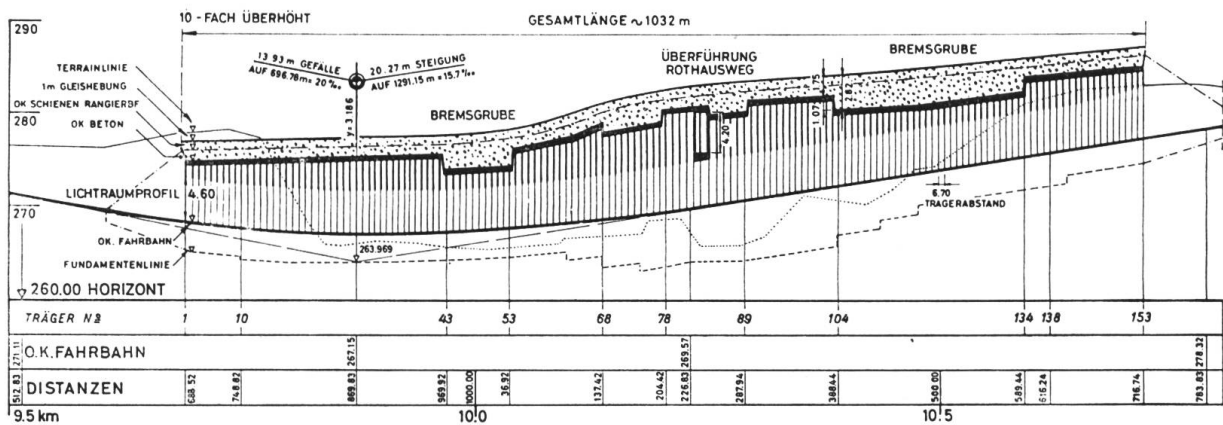


Abb. 3 Längsprofil der Galerie Schweizerhalle

über die Ergolz, durchquert den Rand der römischen Ruinenfelder von Augst und teilt sich dann in die N 3 nach Zürich und in die N 2 nach dem Süden. Bis zu dieser Abzweigung wird die Autobahn Basel — Augst sechsspurig ausgebaut.

Während die N 3 kurz darauf das basellandschaftliche Kantonsgebiet verlässt, umfährt die N 2 auf der östlichen Talseite das Baugebiet von Giebenach. Sie überquert zwischen Giebenach und Arisdorf das Tal und führt im W von Arisdorf zu der zwischen Arisdorf und Hersberg gelegenen Lochmatt. Dort beginnt der Tunnel Arisdorf (1,3 km), durch den die Autobahn im N von Itingen ins Ergolztal gelangt. Bei der Gemeindegrenze Itingen/Sissach kommt an der Ergolz der *Anschluss Sissach* zu liegen, der auch den Verkehr der Ergolztalstrasse T 2 aufnehmen wird. Anschliessend wird auf einem Viadukt das Ergolztal mit Bahnlinie und bestehender Kantonsstrasse überquert. Der Eingang ins Diegtertal erfolgt durch den 855 m langen Tunnel Ebenrain. Von dort aus führt die Autobahn konsequent auf der westlichen Talseite des Diegtertales bis zur Rütiweid südlich von Oberdiegten. Bei der Ueberquerung der neuerstellten Kantonsstrasse Diegten — Hölstein ist speziell für die Ortschaften des Waldenburgertales der *Anschluss Diegten* vorgesehen. Nach der Durchquerung der Oberburg in einem kurzen Tunnel (ca. 200 m) gelangt die Autobahn auf die andere Talseite und führt bis kurz vor das Dorf Eptingen. Unmittelbar vor dem Belchentunnel sind ein Zu- und ein Abgang vor allem für die Wartung und den Unterhalt des Tunnels vorgesehen. Er soll aber auch für den *Anschluss* von *Eptingen* Richtung Schweiz dienen.

Gemäss den Kostenschätzungen belaufen sich die Baukosten der einzelnen Etappen auf:

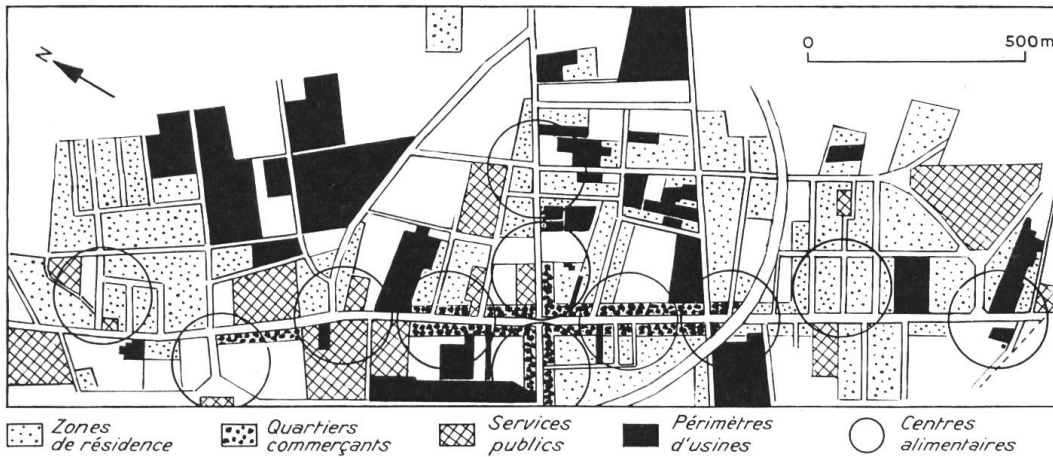
Basel — Augst	ca. 55 Mill. Fr.
Augst — Sissach	ca. 80 Mill. Fr.
Sissach — Eptingen	ca. 81 Mill. Fr.
Belchentunnel	ca. 57 Mill. Fr.

An diese Baukosten wird der Bund voraussichtlich einen Beitrag von 80 % leisten. Genaue Termine für die Fertigstellung können zur Zeit noch nicht angegeben werden, doch darf damit gerechnet werden, dass auf den Zeitpunkt der Fertigstellung des Belchentunnels — Ende 1967 — auch die Zufahrt zur Verfügung steht.

Nach einem Artikel von Dipl. Ing. *H. Tschumi*, Liestal und den generellen Projekten Augst — Sissach und Sissach — Eptingen zusammengestellt von *H. U. Sulser*, Basel.

## Structure urbaine de Saint-Louis (Un travail d'élèves)

En France, le programme des lycées ou collèges réserve toujours une petite place pour des enquêtes au sens large du terme. Les modalités et les dénominations peuvent varier: «activités dirigées», «étude du milieu», «instruction civique», ou «travaux scientifiques expérimentaux». Mais c'est toujours l'occasion d'un travail en équipe, d'une redécouverte par des méthodes actives. La géographie locale bénéficie tout particulièrement de ces dispositions.



## 1 Méthode

Pour étudier la structure urbaine de Saint-Louis, il fallait d'abord dresser un fond de carte cadastral. Par commodité, il comprenait deux feuilles, au nord et au sud du carrefour, limitées vers l'ouest par la voie ferrée. On fit alors appel, en classe de 5<sup>e</sup>, à 6 volontaires divisés en 2 groupes. Chaque élève choisit l'un des 3 thèmes de recherche (usines, services, commerces). Carte en main, il recensait son quartier et coloriait les emplacements repérés. Un bon dessinateur reporta tout sur une carte unique en couleurs, qui fut affichée au lycée, et dont voici ci-dessus une reproduction simplifiée.

Un tel travail, dans la formule adoptée, ne présente aucune difficulté pédagogique. La tâche étant divisée, le travail de chacun est limité: on évite le découragement rapide chez un garçon de 13 ans. Chaque élève est occupé: pas de meneurs entourés de timides ou de paresseux. Il opère en liberté, avec la responsabilité d'une mission. On élude enfin les autres inconvénients qu'entraînerait le déplacement d'un groupe. Il y a donc *travail individuel en groupe*, celui-ci ne se réunissant qu'au départ, pour les consignes, et à la fin, pour la synthèse. Une carte au 50.000<sup>e</sup> fut la récompense pour chacun.

## 2 Résultat

Pour juger du travail accompli, il faut savoir qu'il s'est déroulé en 1960: quelques modifications sont intervenues entre temps. Certains éléments avaient d'ailleurs échappé aux investigations des enquêteurs. Surtout, il était difficile de distinguer les artisans et les petits industriels. Néanmoins, la recherche a été poussée assez loin pour pouvoir dégager de grands ensembles et faire ressortir certaines relations. On distingue 4 types de paysage urbain:

- a) *Zones de résidence*: au centre de la ville, des îlots d'habitations s'imbriquent dans les quartiers commerçants et industriels. En raison de la pression financière de ces derniers milieux, qui cherchent à occuper la place, les zones d'habitations du centre n'ont guère de chance de se développer et on peut même prévoir, à long terme, leur rétrécissement, sinon leur disparition. C'est pourquoi les zones de résidence s'étendent aux extré-

mités de la ville, où la place ne manque pas. C'est là que se trouvent les lotissements les plus connus, et les immeubles collectifs du type HLM. Dans la zone de résidence sud, ces derniers sont plus nombreux, et les parcelles de certains pavillons individuels sont fort petites. D'où un aspect quelque peu plus populaire que dans la zone de résidence nord, qui s'étend en contrebas de la terrasse, dans la plaine de Huningue.

- b) *Périmètres d'usines*: dans la rue de Mulhouse et dans la rue de Bâle, au voisinage du carrefour, de nombreux ateliers souvent ignorés par les gens de Saint-Louis eux-mêmes, se cachent derrière les maisons commerçantes. Ils fabriquent de petites spécialités de l'industrie mécanique, chimique ou textile. Les ateliers de la METAP constituent un ensemble tentaculaire autour du bâtiment principal. Les grandes usines s'installent de préférence en dehors des zones habitées, pour pouvoir disposer de vastes espaces plats. Seule, l'usine *Sauter* se trouve à côté du chemin de fer. Le groupe le plus important (*Laboratoire, Haeffely, Meidinger*) forme dans la plaine un bloc compact à côté de la zone de résidence. Pour des raisons diverses on retrouve ainsi à Saint-Louis une ébauche du «zoning» habituel: usines sur la périphérie orientale, habitations sur la frange occidentale.
- c) *Services publics*: on a réuni sous ce titre toutes les activités dites «tertiaires», c'est-à-dire l'administration, les écoles, les cultes et les services de santé (médecins, pharmaciens et dentistes compris). On a aussi figuré sous cette rubrique la gare, les géomètres experts, les notaires, la poste et la gendarmerie, le service phytosanitaire, les douanes, le dépôt des sapeurs-pompiers etc. En dépit d'une dispersion relative, on constate une tendance au groupement autour de la mairie, où se trouvent le lycée classique, l'école de filles, la gendarmerie. On peut y rattacher la place de l'église récemment aménagée. Si les tendances des administrations continuent à s'exercer dans le même sens, on pourrait prévoir à longue échéance la constitution de facto d'une petite cité administrative. On remarque toutefois que le bâtiment central, la mairie, est nettement insuffisant.
- d) *Quartiers commerçants*: la cartographie des points de vente met en évidence l'attraction du Carrefour. La zone de grande densité commerciale s'étend entre TRIMECA et ce croisement. Au-delà, dans la rue de Bâle, l'élimination des maisons d'habitation, est moins poussée. La tendance à s'installer près du carrefour est typique pour les librairies, les pharmacies et surtout pour les banques, qui en ont les moyens. Particulièrement rentable est l'étude de la structure du commerce alimentaire, dont le but est de desservir les quartiers. Le Bottin signale à Saint-Louis une douzaine de bouchers, une douzaine de boulangers, deux douzaines d'épiciers, et trois douzaines de restaurants. Il fallait donc s'attendre à trouver une douzaine de quartiers, comprenant chacun en principe son boulanger et son boucher, deux épiciers et trois «bistrots». Dans la zone

couverte par la carte (Bourgfelden manque), on trouve effectivement une dizaine de centres commerciaux conformes à ce schéma.

Pour le lecteur bâlois, le trait frappant est la pullulation des petits commerçants: la frontière séparant la cité helvétique de son faubourg français est aussi celle d'un archaïsme qui paraît irrationnel et typique du conservatisme français. Mais les capitaux sont moins puissants, et ce n'est qu'un retard: avec les «supermarchés», les «épiciers» disparaîtront, et avec leur clientèle, ces cellules humaines qu'ils nous ont permis de reconnaître dans la trame urbaine.

*R. Specklin, Zillisheim*

## Quelques aspects de l'évolution actuelle de Mulhouse

La grande ville industrielle du sud de l'Alsace a considérablement changé d'aspect dans les quinze dernières années. Ces transformations ne sont pas uniquement le fait de l'urbanisme moderne; elles indiquent que la structure urbaine est en pleine évolution. Trois traits caractéristiques méritent d'être soulignés.

### 1 *Mulhouse a cessé d'être une ville à prépondérance textile*

Cette industrie qui a fait la fortune de la ville au siècle dernier et qui occupait encore 72 % de la main-d'œuvre en 1921, n'en occupe plus que 25 % en 1963. Certes, le recul textile est général dans toute la région; il s'est accentué dans les 10 dernières années (6500 emplois en moins dont 1700 dans l'agglomération Mulhousienne). Même des entreprises relativement importantes (plus de 100 salariés) ont été touchées; d'autres ont opéré des fusions financières ou des concentrations et arrivent à maintenir leur tradition d'exportation en se spécialisant dans certains articles (fil à coudre, tissus imprimés, popeline). Il est à prévoir que la réduction de main-d'œuvre textile se poursuivra dans les prochaines années, ce qui se traduit dès à présent par des salaires moyens très inférieurs dans le textile, à la moyenne régionale.

Ce recul du textile est compensé par les progrès des autres industries qui offrent un nombre d'emplois bien supérieur aux emplois supprimés; 80 % de ces nouvelles possibilités de travail proviennent de l'industrie mécanique qui occupe aujourd'hui la première place (le tiers des salariés industriels) et qui paraît appelée à devenir un des grands pôles de développement de l'industrie Mulhousienne. Quant aux effectifs du bassin potassique (12 000 salariés), ils sont appelés à subir une lente décroissance, étant donné la stabilisation de la production à son niveau actuel et les progrès de la productivité. Ainsi l'activité industrielle de Mulhouse cesse d'être essentiellement basée sur le textile et ses industries annexes; l'assise industrielle est devenue plus large et plus variée. Les responsables de l'économie régionale souhaiteraient y voir s'ajouter une plus importante industrie chimique que rendraient possible les quantités considérables de sel actuellement rejetées dans le Rhin,

la proximité du grand Canal d'Alsace et de ses centrales hydrauliques. Pour le moment cette conversion industrielle, qui s'accompagne d'une certaine translation géographique en direction du Rhin<sup>1</sup>, se traduit par la disparition de nombreux bâtiments industriels enclavés dans les quartiers d'habitation; elle provoque aussi de nouveaux courants de déplacement de main-d'œuvre, des disponibilités pour le secteur tertiaire et même une certaine migration accrue de travail vers la Suisse et le Pays de Bade.

## *2 La structure commerciale de la ville subit de son côté de profonds changements*

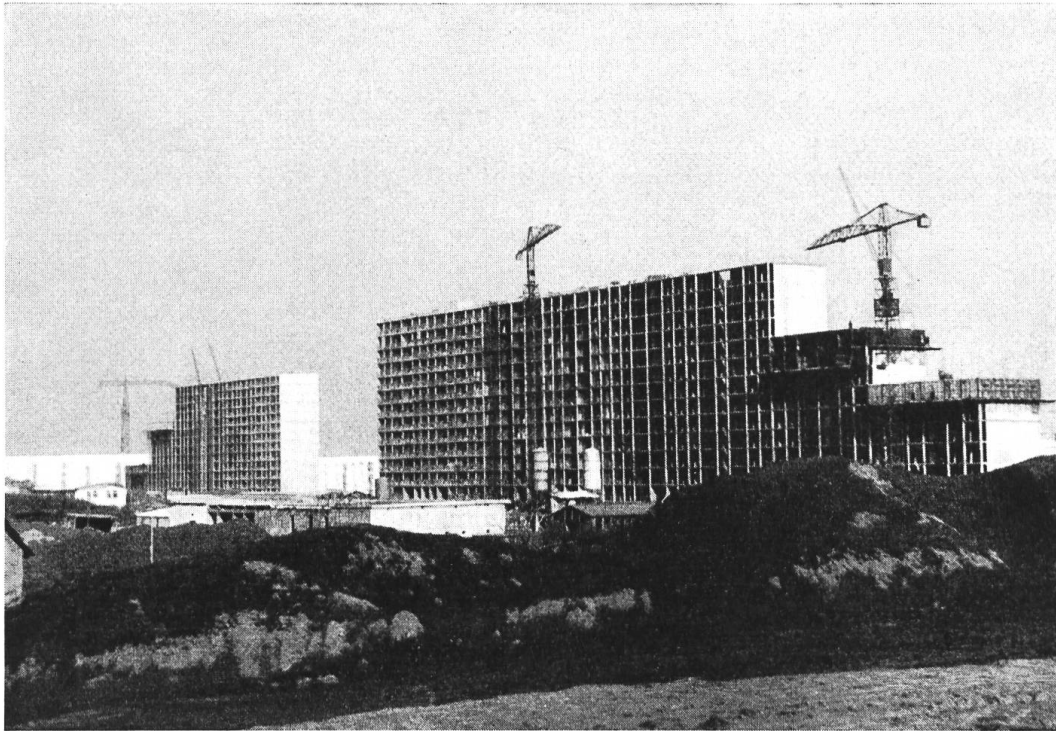
D'une part, on assiste à une expérience intéressante d'implantation calculée des points de vente et des services dans les grands ensembles résidentiels qui se construisent à la bordure sud-ouest de la ville. Pour assurer un équipement commercial rationnel, qui garantisse le meilleur service au consommateur et le maximum de chances de réussite au commerçant, on calcule le revenu commerciable global des habitants du quartier, compte tenu de l'évolution économique probable du marché de la consommation, des phénomènes d'attraction et d'évasion du pouvoir d'achat, de la répartition des dépenses commerciables suivant les différentes catégories socio-professionnelles du grand ensemble. Ainsi un marché potentiel peut donc être déterminé pour chaque catégorie de commerce; l'implantation est fixée en tenant compte des axes de circulation, des éléments de la topographie, de l'éloignement des quartiers voisins et du centre urbain. Une première expérience concluante a été réalisée dans un ensemble de 750 logements (environ 2700 habitants); la même étude a été entreprise pour doter un plus grand ensemble résidentiel (ZUP) de 15 000 personnes vers 1967, d'un équipement commercial calculé suivant les mêmes normes.

D'autre part dans le centre de la ville se sont ouverts simultanément, à côté de 4 grands magasins déjà existants, 2 grands points de vente du type super marché, dont l'un, bordant la vaste Place de l'Europe, occupe plus de 400 employés. L'ampleur des investissements, les prix largement compétitifs, le choix considérable des produits offerts et non en dernier lieu la nouveauté de la formule de vente adoptée permettent de penser que la structure traditionnelle du commerce de détail, notamment de celui qui se trouve concentré dans le centre de la ville, s'en trouvera modifié en même temps que le rayonnement commercial de la ville se renforcera en intensité et en distance. Une interférence avec l'implantation commerciale calculée pour les grands ensembles est très probable.

## *3 Enfin la ville tend à devenir de plus en plus un Centre de Formation de main-d'œuvre et de rayonnement culturel*

L'impérieuse nécessité de disposer d'une main-d'œuvre qualifiée, surtout en période de conversion industrielle, a développé les institutions scolaires traditionnelles. Pour triompher des difficultés d'agrandissement des écoles,

<sup>1</sup> RB II (1960) p. 62—65; RB III (1961) p. 195—196



Mulhouse: le nouveau quartier de l'Illberg avec des immeubles de douze étages, construits avec des éléments préfabriqués; résidence «les Peupliers» (Photo G. Bienz, 1964)

on a procédé à un regroupement géographique sur une partie de la grande zone d'expansion urbaine en cours d'aménagement au sud-ouest de la ville (Illberg). Il s'y construit un ensemble universitaire comprenant notamment les nouveaux bâtiments de l'Ecole Supérieure de Chimie, un Centre de Recherches Textiles, un Collège Universitaire Scientifique, un Lycée Technique d'Etat et une Cité Universitaire assurant le logement des étudiants. Mais les besoins de formation s'avèrent tels que les structures scolaires traditionnelles ne sont plus en mesure de les satisfaire. Aussi, sous l'impulsion d'un Comité d'Expansion (C. A. H. R.), une liaison plus organique est établie entre l'Université et l'Economie dans le but d'harmoniser davantage les enseignements dispensés avec les besoins économiques régionaux.

C'est ainsi que le Collège Scientifique donne un enseignement de Sciences Appliquées d'électronique pour contribuer à la formation des futurs cadres industriels; un Centre Associé au Conservatoire National des Arts et Métiers assure, en cours du soir, la Promotion Supérieure du Travail (accès à la fonction d'Ingénieur); le C. A. H. R. lui-même organise un ensemble de cours, conférences, séminaires et sessions de formation à l'intention des cadres, agents de maîtrise et délégués ouvriers, pour assurer à la fois le «recyclage» professionnel indispensable et une plus efficace participation à la vie économique et sociale du pays. Ainsi le souci de formation dépasse de loin les besoins uniquement économiques et prend une dimension sociale et culturelle manifeste.

Tous ces efforts et investissements conjugués interfèrent entre eux; ils ne sont que quelques aspects d'une tenace volonté collective qui reste bien dans la tradition de la ville et veut lui assurer toutes ses chances dans la nouvelle orientation économique qui se dessine. Après une assez longue période de stagnation, Mulhouse semble amorcer une nouvelle étape de son histoire.

*Paul Meyer, Mulhouse*

## Freiburg im Breisgau ändert sein Gesicht

Ende 1963 erreichte die Stadt eine Einwohnerzahl von 150 000 Menschen ohne die französische Besatzung. Das Wachstum war nicht gradlinig vor sich gegangen: um die Jahrhundertwende waren es rund 61 000 Personen, im Jahr 1935 wurde die 100 000-Grenze überschritten, aber am Ende des Zweiten Weltkriegs war die Zahl auf etwa 60 000 Einwohner gesunken; 1950 zählte man wieder 110 500. Von den Gebäuden Freiburgs waren am Kriegsende nicht einmal 15 % völlig unversehrt; fast vollständig vernichtet wurde der alte Stadtkern.

Im November 1948 stimmte der Gemeinderat dem Wiederaufbauplan von Oberbaudirektor Dr. Joseph Schlippe zu. Dafür, dass der Charakter der Stadt erhalten blieb und Freiburg keine «Dutzendstadt» wurde, sorgte die Beibehaltung des Zähringer-Grundrisses in der Altstadt und der Wiederaufbau einiger charakteristischer Baudenkmale, ohne jedoch historische Kopien zu errichten. Schwierig war die maßstäblich richtige Einordnung der einzelnen Neubauten in der Altstadt. Vieles musste berücksichtigt werden, um den Aufbau im Rahmen des in der damaligen Notzeit Möglichen durchführen zu können: der materielle Wert der vorhandenen Strassen und der unterirdischen Versorgungsleitungen, vor allem auch der Grundbesitz der bombengeschädigten Eigentümer. Um dem Verkehr Rechnung zu tragen, wurden an einigen Stellen der Altstadt Strassenerweiterungen vorgenommen. Bei der Kaiser-Joseph-Strasse, der alten Marktgasse, wurden deswegen die Gehwege in die Häuser hereingenommen und unter — zuerst bekämpften — Arkaden geführt.

Ein «Verkehrsring» ist um die Altstadt herum in Ausführung. Ob diese nach seiner Vollendung teilweise für den Autoverkehr gesperrt werden soll, ist — wie in Basel — umstritten. In diesen Ring münden die von aussen kommenden Verkehrsbänder, u. a. die drei Zubringer von der Autobahn. Ihre Führung ist infolge der Ausdehnung der Baugebiete schwierig. Vergleicht man den heutigen Stadtplan etwa mit dem grossen Modell im Stadtbauamt von 1926, so sieht man, wie weit seither die überbauten Gebiete hinausgewandert sind, reicht doch die Gemarkung Freiburg von 210 m über NN bis auf 1284 m auf den Schauinsland hinauf und zeigt damit die grössten Höhenunterschiede einer deutschen Grosstadt. Heute ist von der rund 8000 ha grossen Gemarkungsfläche nur ein Viertel bebaut, fast die Hälfte ist Waldgebiet; das letzte Viertel ist Kulturland mit Feldern, Wiesen, Gärtnereien und an den Hängen zum Teil mit Reben.



*Abbildung 1*

*Flugaufnahme Müller-Schilling, Freiburg i. Br., 25. Nov. 1963, Freigabenummer 41/000 002*

Blick vom Schlossberg — Baumgruppe ganz im Vordergrund — über die Altstadt mit dem Münster bis zu dem neuen Klinikviertel — links oben am Bildrand —, dem Friedhof mit der Kuppel der Kapelle und zum Güterbahnhof mit anschließendem Industrieviertel — rechts oben am Bildrand. In der Mitte der oberen Bildhälfte das Viertel der naturwissenschaftlichen Universitäts-Institute. Verschiedene Trümmergrundstücke sind noch nicht überbaut



Abb. 2 Blick vom Münsterturm nach Norden. Rechts im Vordergrund das im Ausbau begriffene innere Ring-Strassen-System an der Grenze der Altstadt. In der Bildmitte links das Viertel der naturwissenschaftlichen Universitäts-Institute mit dem Hochhaus des Physikalischen Instituts. Dahinter das fünfstrahlige Gebäude des Gefängnisses, das u. U. verlegt wird. Rechts in der Bildmitte der vielgliedrige helle Komplex das Mutterhaus der Barmherzigen Schwestern mit Joseph-Krankenhaus und Carolus-Altersheim; direkt dahinter der dunklere Komplex die Herder'sche Anstalt. Dazwischen Schulen, Verwaltungsgebäude usw. Gegen den Hintergrund in der Mitte der Güterbahnhof, ein Industrie-Viertel und der Mooswald (Photo Müller-Schilling, Freiburg i. Br.)

An erster Stelle steht der Wohnungsbau; gegen 19 000 Wohnungen sind von 1950 bis Mitte 1963 errichtet worden, kommt doch zum Wiederaufbau in den letzten Jahren ein starker Zuzug. Im Weichbild der Stadt und im W, wo neue Wohngebiete erschlossen sind, ist Raum für Miethäuser in Hoch- und Mittelbau, an den Hängen und in den Tälern für Eigenheimbau. Hinzu kommen Schulen, Altersheime und Kirchen, das Stadttheater, ferner Arbeitsstätten für Handel, Gewerbe und Industrie, für Banken, Versicherungen, weltliche und kirchliche Verwaltungen, nicht zuletzt für die Universitätsinstitute mit den Kliniken, dazu Flächen für Sport und Erholung, Dauerkleingärten und Friedhöfe.

Die Hauptgewerbe- und Industriegebiete liegen im N der Altstadt, beginnend mit dem Raum um den Güterbahnhof (1900—1925 bebaut), dem alten Industriegebiet mit dem grössten Freiburger Unternehmen, der Deutschen Rhodiaceta A. G. (Erzeugnisse u. a.: Rhodiafil-Acetat, tri-a-faser, Nylon, Rhiamer, 1925—1940 bebaut) und anschliessend das neue Industriegebiet bis zur Gemarkungsgrenze Gundelfingen (seit 1950).



Abb. 3 Kollegiengebäude II der Albert-Ludwigs-Universität; im Vordergrund innere Ring-Strasse  
(Photo R. Böhm, Freiburg i. Br.)

Die Universität wurde bewusst nicht zu einem geschlossenen Viertel ausserhalb Freiburgs zusammengefasst, was bei dem hohen Zerstörungsgrad möglich gewesen wäre, sondern in verschiedenen Gebäudegruppen an den alten Standorten und darüber hinaus wieder aufgebaut, um die enge gegenseitige Verbindung von Stadt und Universität aufrecht zu halten. Die Klinikbauten waren langsam nach dem Ersten Weltkrieg vom Nordrand der Altstadt nach Westen weiter hinausverlegt worden. Die letzten «alten» Kliniken gingen im Bombenangriff unter, leider mit Menschenverlusten. So sind Probleme, wie sie bei den Basler Kliniken auftreten, in Freiburg gegenstandslos.

Im SW, im Vorort Haslach, wird, als vom Wohnungsbauministerium gefördertes Demonstrativprogramm, die Siedlung Lindenheim gebaut mit 550 Wohnungen nach dem Entwurf von Baurat Blank aus Frankfurt. Der Plan ist das Ergebnis eines Wettbewerbs der Stadt Freiburg für Vorschläge zur Bebauung dieses Geländes mit Familienheimen. In der Hauptsache sind sie in der Hausform des zweigeschossigen Reihenhauses untergebracht. Ein noch grösseres Wohngebiet, das den ganzen W der Stadt zu einer gegliederten Einheit zusammenschliesst, wird jetzt zu bauen begonnen. Es liegt gegen Lehen zu und wird etwa 2200 Wohnungen umfassen. Den südlichen Abschluss bildet die Dreisam-Auelandschaft. Nach N ist es über ein geplantes Studenten(wohn)dorf in Verbindung mit einem zukünftigen grossen Erholungsgebiet um einen Baggersee mit Sport- und Spielplätzen.

Heute geht der Trend im Bauen nach dem W, nachdem in den vergangenen Jahren der O (dreisamaufwärts) und der S (etwa entlang der Basler

Bahnlinie) sehr stark besiedelt worden sind, wobei zum Teil die Markungsgrenzen erreicht wurden. Manche Freiburger haben sich schon in benachbarten Gemeinden angesiedelt und so mit zur Entwicklung eines «Grossraums Freiburg» beigetragen. Die Stadt bezieht deshalb in ihre Planung die «Region» mit hinein und will die kommenden Aufgaben mit den Nachbargemeinden lösen; an Eingemeindungen ist nicht gedacht. Neben der bestehenden Planungsgemeinschaft Breisgau soll ein Planungsverband für den Grossraum Freiburg geschaffen werden.

G. Endriss, Freiburg i. Br.

## Die Talsperre Krüth-Wildenstein im St.-Amarintal

Nach vierjähriger Bauzeit konnte am 20. November 1963 die Talsperre Krüth-Wildenstein in Betrieb genommen werden. Die Stauung der Wasser der Thur erfolgt zunächst nur progressiv mit 50 cm pro Tag. Bei Vollstau — ab Frühjahr 1965 — umfasst der Stausee rund 80 ha mit einem Inhalt von 11 bis 12 Mio m<sup>3</sup> und ist damit der grösste See des Elsasses. Das Stau-becken wurde nicht zur Energiegewinnung gebaut; sein Zweck besteht vielmehr darin, den Ablauf der Thur zu regulieren und das Tal in Zukunft vor verheerenden Hochwasserschäden zu bewahren. Touristischen Zwecken dient eine bequem angelegte Rundstrasse für den Autoverkehr.

Die topographischen und geologischen Gegebenheiten an der Sperrstelle waren äusserst günstig. Gleich hinter dem Dorfe Krüth erhebt sich mitten aus dem Talgrund der Wildensteiner Schlossfelsen. Zwischen diesem und dem rechten Berghang wurde als Querriegel ein 40 m hoher, an seinem Fusse über 100 m breiter Erddamm auf einem durch Zement- und Lehm-injektionen zunächst solid vorbereiteten felsigen Untergrund errichtet. Dem See zu fällt die mit einem 30 cm dicken Betonpanzer überzogene Dammböschung steil ab. Der jenseitige Hang weist durchgehend einen grünen Rasenteppich auf und fügt sich so harmonisch in das Landschaftsbild ein. Der Grundablauf des Wassers erfolgt durch einen 230 m langen, in den Schlossfelsen getriebenen betonierten Stollen, über dem sich auf der Seeseite die halbkreisförmige Hochwasserüberlaufanlage und die Schieberkammer befinden. Die Gesamtkosten dürften sich auf rund 23 Mio frs. belaufen, die vom Staat, vom Departement Haut-Rhin und den am Werk interessierten Industrien und Gemeinden getragen werden.

(nach «Basler Nachrichten»)

## In Kürze

— Der Club Vosgien, die repräsentative Bergwanderer-Vereinigung Ostfrankreichs, hat an seiner im Juni in Thann abgehaltenen Jahrestagung beschlossen, den *Natur- und Heimatschutz* in den *Vogesen* und im *Elsass* kräftig zu fördern. Er beabsichtigt, in jeder seiner 64 Sektionen Gewährsmänner auszubilden, welche den offiziellen Vertretern des Vereins in den staatlichen Naturschutzstellen, den «Commissions départementales des sites, perspectives et paysages», über beabsichtigte Schädigungen des Landschaftsbildes berichten sollen. — Auf Initiative der Forstverwaltung und des oberelsässischen Jägerverbandes wurde in den *Hochvogesen* im Gebiet von Markstein eine 3700 ha grosse *Jagdschutzzone* geschaffen; in erster Linie sollen die 1956 ausgesetzten, aus dem Schwarzwald stammenden Gemen, sodann Auerhahn, Reh und Hirsche geschützt werden.

— Die Gemeindeversammlung von *Aesch* (BL) hat der Revision der *Ortsplanung* mit 85 Ja gegen 2 Nein zugestimmt. Diese ermöglicht die Sanierung des Dorfkerns und städtebauliche Gesamtüberbauungen in den Wohnzonen.

— Am 29. August 1363 (das heisst vor rund 600 Jahren) wurde die bisher älteste bekannte Urkunde über den *Marktflecken Zurzach* ausgestellt, worin zu den bisherigen zwei Märkten noch zwei neue bewilligt wurden. Einige der alten Messehäuser bilden noch heute Schmuckstücke Zurzachs.

— Beim neuen *Rheinkraftwerk Stein-Säckingen* ist die Staumauer über den Rhein gezogen worden. Auf dem deutschen Ufer wird nunmehr das Maschinenhaus in einer mächtigen Baugrube errichtet. Die Fertigstellung wird für das Jahr 1966 erwartet.

— Mit der Erstellung der *Autobahn Mulhouse — Basel* soll noch im Jahre 1964 begonnen werden. Die Strecke ist bereits ausgesteckt und soll über die Neudorfstrasse an das baslerische Strassennetz angeschlossen werden.

---

*Mitarbeiter des Heftes:* Dr. D. Barsch, Riehen, Rainallee 4 / H. Bühler, Basel, Hermann Albrecht-Strasse 15 / J. Déprez, Moillesulaz GE, 98a, route de Jussy / U. Eichenberger, Strengelbach, Sägetstrasse 505 / Dr. G. Endriss, Freiburg i. Br., Sautierstrasse 65 / C. Frey, Basel, Giornicostrasse 26 / Dr. H. Liniger, Basel, Peter Ochs-Strasse 52 / P. Meyer, Mulhouse (Ht-Rhin), 17, rue Auguste Lustig / Dr. W. Rothpletz, Basel, Largitzenstrasse 51 / Prof. Dr. Elisabeth Schmid, Basel, Unt. Batterieweg 164 / Prof. Dr. C. A. Schmitz, Basel, Museum für Völkerkunde, Augustinergasse 2 / R. Specklin, Zillisheim (Ht-Rhin), 34, rue du 19 août / Dr. H.-U. Sulser, Basel, St. Alban-Anlage 39 / H. Tschumi, Ing., Liestal, Eglisackerstrasse 9.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Basel, Lehenmattstrasse 189.