

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 7 (1966)
Heft: 1

Rubrik: Landschaft im Wandel = Actualités régionales

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

Planungen im Raume der «Regio»

Basel-Land:

Die Ortskernplanung von *Reinach* ist abgeschlossen. Sie geht von einer künftigen Einwohnerzahl des Gemeindegebietes von ca. 40 000 aus. Der heutige Dorfkern soll sich zu einem Stadtzentrum entwickeln können, in dem auch Hochhäuser (bis 10^{1/2} Stockwerke) vorgesehen sind.

Aargau:

In *Kaiseraugst* sind Planungen im Gange, die einerseits eine Industriezone im E des Dorfes zwischen der Rheinfelderstrasse und dem Rhein betreffen, wo bereits der Neubau der Klingentalmühle und eine Schiffsanlegestelle entstehen, und andererseits die Gründung einer Satellitenstadt beabsichtigen. Im «Spiegelgrund» und in der «Liebrüti» — im SE des Dorfes — steht eine Fläche zur Verfügung, die für die Ansiedlung von 5 000 bis 10 000 Einwohnern ausreichen dürfte. Ferner hat die Elektrowatt AG. ihre Absicht bekanntgegeben, auf dem Areal des Asphofes ein Atomkraftwerk zu erstellen.

Die Gemeindeversammlung von *Herznach* hat die Durchführung einer Güterregulierung und einer Ortsplanung beschlossen. Im Rahmen dieser Planung sollen neue Wohnzonen für künftige Zuzüger geschaffen werden.

Hornussen steht mitten in der Durchführung der Güterzusammenlegung. Auch hier werden neue Wohnzonen für ca. 3000 Menschen geplant.

Die Meldungen über Planungsvorhaben der Fricktaler Gemeinden stehen in engem Zusammenhang mit der Industrialisierung des Sisselnfeldes und des unteren Fricktals.

Solothurn:

Die Regionalplanungsgruppe *Oltten*, die 21 Einwohner- und fünf Bürgergemeinden umfasst, steht in enger Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionalplanungsgruppen Wiggertal und Aarau sowie dem Gäu. Architekt Hans Marti, bis vor kurzem Stadtplaner von Zürich, hat sich als Berater zur Verfügung gestellt. Die Hauptaufgabe in der Oltener Region besteht zurzeit in der Schaffung eines regionalen Nutzungsplanes, für dessen Ausarbeitung mit mindestens zwei bis drei Jahren zu rechnen ist.

Hans-Ulrich Sulser, Basel

Schnellere internationale Züge für Basel¹

Am 30. Mai 1965 ist erstmals im europäischen Eisenbahnverkehr eine zwei-jährige Fahrplanperiode in Kraft getreten. Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg sowie die Modernisierung und Elektrifikation der europäischen Hauptbahnlinien sind zu einem vorläufigen Abschluss gelangt, so dass stabile Fahrordnungen im internationalen Verkehr über eine längere Zeitdauer fixiert werden können. Im internen Verkehr müssen jedoch nach wie vor laufende Änderungen der Nachfrage etc. berücksichtigt werden. So wird zum Beispiel die Bundesrepublik Deutschland am 22. Mai 1966 einen neuen Sommerfahrplan in Kraft treten lassen, damit die erheblichen Fahrzeitverkürzungen auf den neu elektrifizierten Strecken möglichst rasch wirksam werden.

Mit dem Beginn der zweijährigen Fahrplanperiode ist auch das bisher auf der Basis von Triebwageneinheiten aufgebaute Netz der Trans-Europ-Züge (TEE) umgestaltet und ausgebaut worden. Einerseits sind einige der stark frequentierten Verbindungen von Triebwagen- zu Lokomotiv-Zügen umgestaltet worden, was eine bessere Anpassung an die gesteigerte Nachfrage erlaubt. Dies geschah zum Beispiel mit dem «Helvetia», Hamburg—Basel—Zürich. Andererseits hat diese Änderung der Konzeption die Aufnahme einiger schneller Luxuszüge, die bisher als Lokomotivzüge ausserhalb des TEE-Netzes bleiben mussten, ermöglicht. Es sind dies der «Mistral» (Paris—Nice), der «Rheingold» (Amsterdam und Hoek van Holland sowie Dortmund—Basel und neu verlängert bis Genf), der «Rheinpfel» (Amsterdam, Hoek und Dortmund—München) und der «Blaue Enzian» (Hamburg—München).

Ein alter Basler Wunsch nach einer Schnellverbindung mit Mailand ist im Rahmen dieser Umgestaltung ebenfalls in Erfüllung gegangen, indem der bisherige TEE «Gottardo» Zürich—Milano von und nach Basel verlängert wurde. Die Reisezeit im TEE Basel—Mailand beträgt in beiden Richtungen trotz des Umwegs über Zürich nur 5¹/₄ Stunden. Von besonderer Bedeutung ist jedoch die Aufnahme des «Rheingold» ins TEE-Netz und dessen Verlängerung über Bern nach Genf, erhält doch Bern damit erstmals einen TEE-Zug und Basel eine TEE-Verbindung ins Rheinland. Dank der Initiative der BLS ist auch eine hervorragende Relation Basel—Mailand über Bern entstanden. Ein schneller Zug Bern—Brig verknüpft den «Rheingold» mit den TEE-Zügen «Cisalpin» auf der Hinfahrt und «Lemano» auf der Rückfahrt, so dass — allerdings mit Umsteigen in Bern und Brig — gegenüber dem gleichzeitig verkehrenden Zug von und nach Mailand über Chiasso jeweils rund eine Stunde gewonnen wird.

Nach diesem Ausbau des TEE-Netzes ist Basel mit den wichtigsten in Tagesfahrten erreichbaren Städten Europas, insbesondere im N-S-Verkehr, durch schnelle und bequeme Züge verbunden. Die im W-E-Verkehr be-

¹ Vgl. RB IV/1 (1963), S. 49 ff.

stehende Lücke wird durch den ebenfalls im Sommer 1965 modernisierten und beschleunigten «Transalpin» (Basel—Wien) ausgefüllt. Dieser neue elektrische Triebwagenzug erreicht mindestens den Komfort einiger bestehender TEE-Triebwagenzüge, führt aber im Gegensatz zu den TEE-Zügen auch die 2. Klasse. Seine Beschleunigung (die Fahrzeit Basel—Wien beträgt nur noch ca. 11¹/₂ h) hat den «Transalpin» zu einer bequemen Tagesverbindung mit Oesterreich werden lassen.

Minimal-Fahrzeiten von oder nach Basel mit TEE-Zügen

Bestimmungsort	Fahrzeit	km	Reisegeschwindigkeit
Milano	5 h 14'	381	72,8 km/h
Genève	3 h 05'	263	85,3 km/h
Luxembourg	3 h 27'	362	104,9 km/h
Bruxelles (Nord)	5 h 58'	591	99,0 km/h
Rotterdam C. (via Brux.)	7 h 35'	737	97,2 km/h
Amsterdam (via Brux.)	8 h 38'	821	95,1 km/h
Köln	4 h 42'	519	110,4 km/h
Dortmund	6 h 06'	636	104,3 km/h
Rotterdam N. (via Köln)	7 h 55'	792	100,0 km/h
Amsterdam (via Köln)	8 h 03'	779	96,8 km/h
Frankfurt a. M.	3 h 16'	344	105,2 km/h
Hamburg Hbf.	8 h 38'	877	101,3 km/h
(Wien mit Transalpin)	11 h 30'	947	82,3 km/h

Dank dieser neuen Formeln im Eisenbahnschnellverkehr ist die Bahn heute durchaus in der Lage, der Konkurrenz des Flugzeugs auf kürzere und mittlere Distanzen standzuhalten. Für Basel ergibt sich die erfreuliche Konsequenz einer weiteren Stärkung seiner Position im europäischen Eisenbahnverkehr.

Hans-Ulrich Sulser, Basel

Pratteln im Wandel

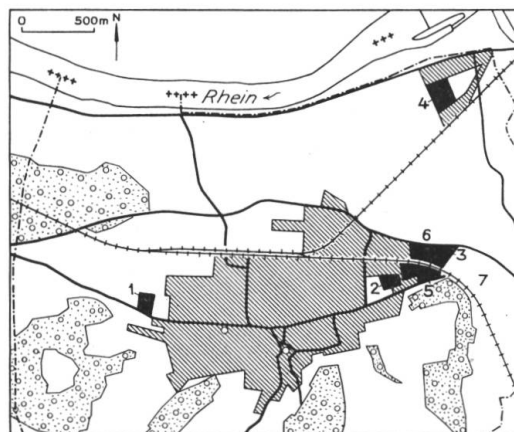
Der basellandschaftliche Industrieort Pratteln befindet sich in einem rasanten Ausbaustadium. Auf Grund der sich vergrößernden Industriebetriebe einerseits und der weitem Vorortslage zu Basel andererseits fordert der Bevölkerungsandrang neue Wohngelegenheiten.

Gegenwärtig stehen der Gemeinde Pratteln zweckmässige rechtsgültige Planungsmittel zur Verfügung, die an die bauliche Entwicklung von der Dorfgemeinde zur Stadt sehr viel Gutes beigetragen haben:

Bebauungsplan	25. 4. 25	}	Transportplan
Baureglement	25. 4. 25		
Zonenplan	14. 6. 60	}	Siedlungsplan, Landschaftsplan, Plan der öffentlichen Werke und Anlagen.
Zonenreglement	14. 6. 60		

Abb. 1

Stockmatt
Gehrenacker Ost
Rankacker/Neusatz
Längi
Buholz
Künftige Ueberbauungsgebiete:
6 Rüti
7 Leimen
Heutiges Siedlungsgebiet (ohne Industrie)
ist schraffiert dargestellt.



Speziell zu erwähnen sind die Gesamtüberbauungen mit Gemischtbauweise in den Gebieten:

Gehrenacker Ost	Gemeindeversammlung vom 29. 11. 60 beschlossen
Stockmatt	Gemeindeversammlung vom 29. 11. 60 beschlossen
Rankacker/Neusatz	Gemeindeversammlung vom 12. 11. 63 beschlossen
Längi	Gemeindeversammlung vom 10. 6. 64 beschlossen
Buholz	Gemeindeversammlung vom 4. 12. 64 beschlossen,

die einer kommenden Generation ein Bild der heutigen Zeit vermitteln werden. Dazu gehören ebenfalls einige neuzeitliche öffentliche Bauten wie:

- Schwimmbad- und Sportplatzanlage «Sandgruben»
- Friedhofanlage «Blözen»
- Sekundarschulhaus «Erlimatt» (im Bau)

Fertig erstellte Wohnungen in den Jahren	1959	78
	1960	202
	1961	152
	1962	79
	1963	122
	1964	159

Jeder vernünftigen Planung sollte ein Planungsziel zu Grunde gelegt werden, das nicht über 30 bis 40 Jahre hinausgeht. Bei anhaltender gleicher Entwicklung muss die Bauverwaltung Pratteln demzufolge das Planungsziel mit dem Endausbau gleichsetzen: 1965 heutiger Stand mit rund 11 000 Einwohnern

1990	möglicher Vollausbau nach heutigem Zonenplan (ca. 22 000 Einwohner)
ca. 2015	Vollausbau nach einer Zonenplanhypothese für den Endausbau (ca. 50 000 Einwohner möglich).

Auf Grund dieser Erkenntnis und von Erfahrungen musste eine Teilrevision des Zonenplanes und des Zonenreglementes in Angriff genommen werden. Die diesbezüglichen Beratungen sind in der Gemeindekommission

noch im Gange. Man ist bestrebt, die Planung soweit voranzutreiben, damit man mit dem erreichten Vorsprung die hektische Entwicklung besser lenken kann.

In den Planungsgebieten «Stockmatt» westlich und «Gehrenacker» östlich des Dorfes sind in der Zwischenzeit schon Bauten verwirklicht worden oder im Bau begriffen. So erhebt sich am West- bzw. Ostrand des heutigen Siedlungsgebietes seit Sommer 1965 je ein zehngeschossiges Hochhaus als Dominante der genannten Ueberbauungen.

Rankacker/Neusatz

Ausgelöst durch ein Baugesuch anfangs 1961 ausserhalb des Ostrandes der bestehenden Wohngebiete hat die Gemeinde Schritte eingeleitet und versucht, die Landeigentümer für die Durchführung einer Gesamtüberbauung zu gewinnen. Etwas mehr als die Hälfte des gesamten Grundbesitzes ist im Eigentum der Firma Buss AG. in Pratteln, welche vorgesehen hat, auf diesem Areal sukzessive Siedlungsbauten für ihre Mitarbeiter zu erstellen. Die übrigen Landeigentümer haben die Absicht, ihre Landflächen ebenfalls je nach Bedarf zu überbauen. Aus dem Bericht des Gemeinderates entnehmen wir folgende Zahlen:

Die Gesamtfläche des Planungsgebietes beträgt:	41 841 m ² (ohne Randstrassen)
Beteiligte Landeigentümer:	10
Mutmassliche Einwohnerzahl des Siedlungsgebietes:	1 000 Einwohner
Pflicht-Einstellplätze für Autos:	217 (unterird. Garagen)
Pflicht-Abstellplätze für Autos:	127 (Parkplätze)

Die vorhandene sehr verkehrsreiche Randstrasse am nördlichen Ende, die Kantonsstrasse Basel—Liestal (Krummeneichstrasse) hat die verkehrstechnische Planung stark erschwert. So musste längs dieser Strasse eine hintere parallele Erschliessungsstrasse vorgesehen werden, um die Einmündungen in die Krummeneichstrasse auf ein Minimum reduzieren zu können. Diese zusätzliche hintere Erschliessungsstrasse wird heute überall bei der Planung neuzeitlicher Siedlungen in ähnlichen Fällen gefordert. Sie soll hier später im Prinzip auch weitergeführt werden.

Durch die Stellung der Baukörper wurde die Möglichkeit geschaffen, dass in einem spätern Zeitpunkte der Mühleweg sowohl unter der Bahn als auch unter der Krummeneichstrasse durchgeführt werden kann und sogar kreuzungsfrei mit Rauten an diese angeschlossen wird. Die Folge davon war die Aufhebung des Reitweges zwischen Mattenweg und Mühleweg längs der SBB. Für Fussgänger und Radfahrer steht das interne Wegnetz der Siedlung als Ersatz zur Verfügung, und die Motorfahrzeuge erreichen über den Mühleweg oder die Zehntenstrasse das Ziel Richtung Dorf auf leistungsfähig ausgebauten Strassen. Durch diese Verkehrsplanung auf weite Sicht wird auch die Verbindung von einer spätern Siedlung im Gebiet «Leimen» weiter östlich zum Ortszentrum und Bahnhof einwandfrei gewährleistet.

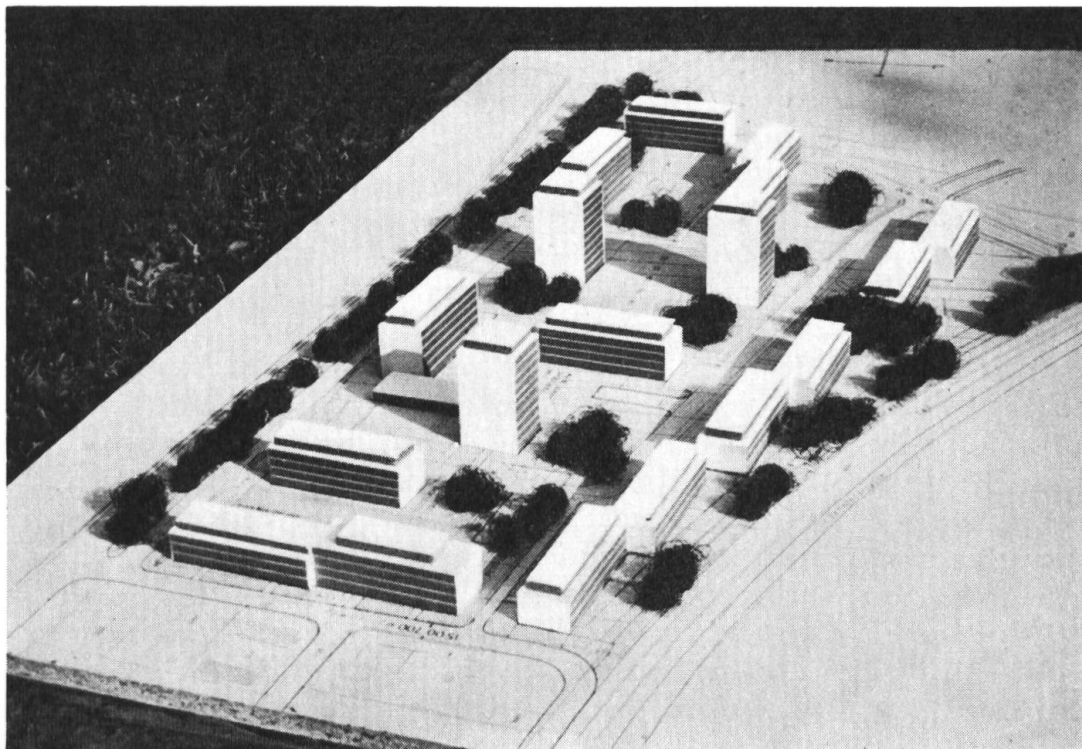


Abb. 2 Ansicht des Richtmodells von WSW (Rankacker/Neusatz)

Die Strassennetz-Planung des Gebietes deckt sich weitgehend mit den Erkenntnissen der generellen Verkehrsplanung von Pratteln und ist ein erster Schritt zu ihrer Verwirklichung.

Längs der Bahnlinie und der Kantonsstrasse sind Baumbepflanzungen vorgesehen zur Abschirmung der Wohnbauten gegenüber den verschiedenen Störungseinflüssen. Daneben sollen alle übrigen Grünflächen mit Sträuchern bepflanzt werden.

Im östlichen Teil der Siedlung wird durch den vorgesehenen eingeschossigen Ladentrakt, eingefügt zwischen einem zehngeschossigen Hochhaus und einem sechsgeschossigen Baukörper, das eigentliche Zentrum geschaffen.

Der bei zunehmender Ueberbauung notwendige Schulraum soll anfänglich für die Schule im neuen Schulhaus Erlimatt (im Bau und 1966 bezugsbereit) und für den Kindergarten in einem gemieteten Raum eines Mehrfamilienhaus beschafft werden. Später wird das gesamte Schulproblem zusammen mit dem Planungsgebiet «Rüti» gelöst werden müssen.

Längi

Planung auf weite Sicht zeigt sich in der Verwirklichung der Ueberbauung mit Gemischtbauweise im Gebiet «Längi». Dieser Plan verlagert das Schwergewicht der Wohnbevölkerung (Bevölkerungsschwerpunkt) von Pratteln nach Osten, da die neue Siedlung an der Peripherie des Gemeindebannes

direkt an die Ortschaft Augst anschliesst. Jetzt ist sie noch durch die Landwirtschaftszone vom Ort Pratteln losgelöst, später wird sie durch die Autobahn davon getrennt sein. Die Zugehörigkeit zu Pratteln wird vorerst nur eine politische sein; funktional wird die neue Siedlung einer Vergrösserung des Ortes Augst gleichkommen. Sollten hier noch weitere Ueberbauungen grösseren Stils durchgeführt werden, was nach dem Zonenreglement möglich ist, so dürfte in naher Zukunft auf dem Augsterfeld ein Neu-Pratteln entstehen, das die zentralen Funktionen von Augst beleben wird.

Die mutmassliche Einwohnerzahl wird auf 1100 geschätzt, denen 289 unterirdische Pflichteinstellplätze und 74 Parkplätze für die Autos zur Verfügung stehen. Durch einen Landabtausch mit der Kirchen- und Schulgutverwaltung entsteht östlich an die Gesamtüberbauung ein Landkomplex mit einer Fläche von 12 734 m². In diesem Gebiet kann später nach Bedarf ein kombiniertes Zentrum bestehend aus Kirche, Gemeindehaus, Schule, Kindergarten usw. geplant werden, so dass alle durch die Gesamtüberbauung offen gebliebenen Nebenfragen lösbar sind.

Die Anschlüsse an das Verkehrsnetz der Gemeinde sind noch nicht festgelegt; sie werden aber in einen in Bearbeitung begriffenen Verkehrsplan einbezogen und können später je nach Bedarf ausgeführt werden. Vorläufig wird sich der Verkehr noch auf den vorhandenen Verkehrswegen ohne starke Beeinträchtigung abwickeln können.



Abb. 3 Längi; Ansicht des Richtmodells aus NW

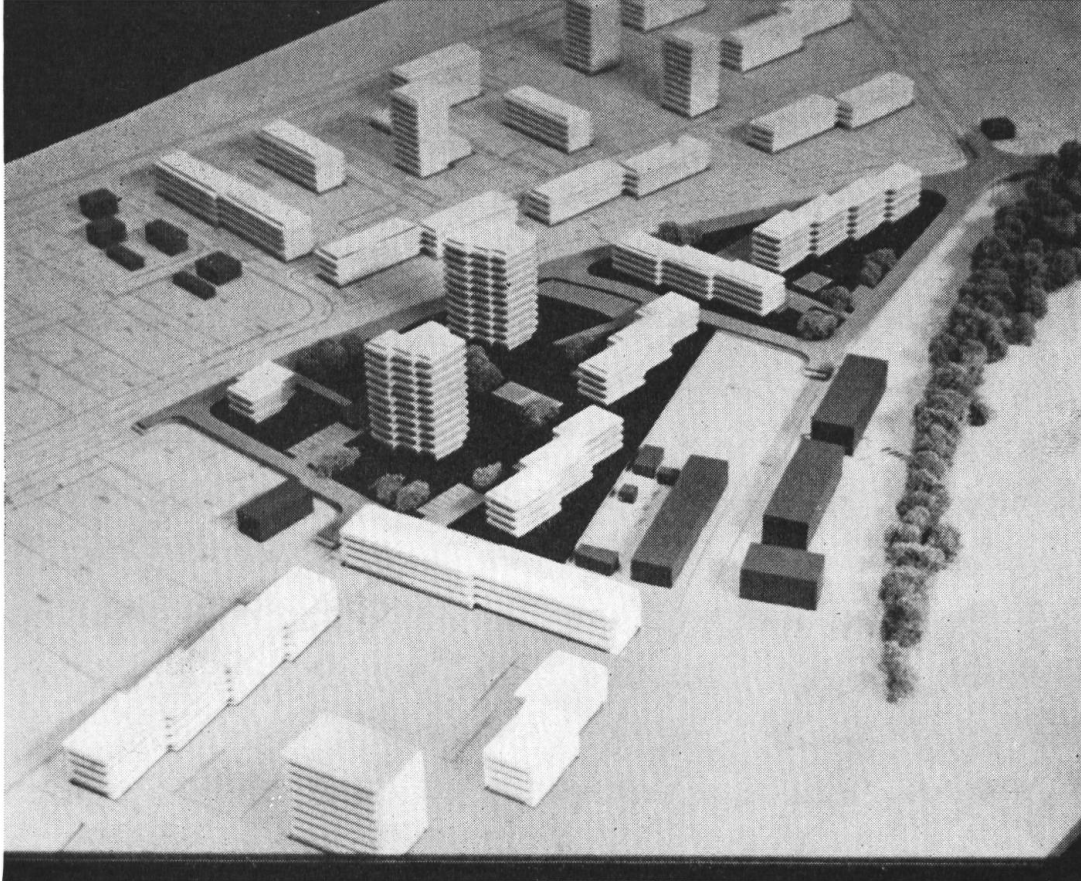


Abb. 4 Gesamtansicht von W aus der Vogelschau. Oben links: Gesamtüberbauung Rankacker/Neusatz. — Mitte: Gesamtüberbauung Gehrenacker Ost, hinten Buholz. — Unten Mitte: Gesamtüberbauung Gehrenacker West.

Wie auf Abb. 4 ersichtlich ist, wird das Wohngebiet durch die vorgesehene Allee auf der Westseite gegen die Gewerbezone abgeschirmt.

Buholz

Das jüngste Glied in der Kette der beschlossenen Gesamtüberbauungen ist diejenige im «Buholz». Die Gesamtfläche des Planungsgebietes beträgt 19 537 Quadratmeter, wovon sich sechs Landeigentümer teilen. Die mutmassliche Einwohnerzahl dieser Siedlung wird 550 sein, und geplant sind 112 Pflichteinstellplätze (unterirdische) und 59 Abstellplätze für Autos, ferner drei Kinderspielflächen.

«Da das Planungsgebiet zwischen den bereits genehmigten Gebieten ‚Gehrenacker Ost‘ und ‚Rankacker/Neusatz‘ liegt, war die Einbeziehung aus städtebaulichen Gründen naheliegend» — wie der Gemeinderat berichtet. Diese Vorbedingung war in der Tat wegleitend für die Konzipierung der Baukörper. Die topographischen Verhältnisse der Umgebung sowie die Par-

zellenformen ergaben ursprünglich einen andern Standort der Hochhäuser. Diese Idealstandorte mussten aber im Interesse der Verwirklichung der Gesamtüberbauung aufgegeben werden. Der im Dezember 1964 genehmigte Plan mit den zwei $10\frac{2}{3}$ geschossigen Hochhäusern ist eine Kompromisslösung. Die Ueberbauung nimmt Rücksicht auf bestehende Planungsgebiete sowie auf die bestehenden angrenzenden Ueberbauungen. Von der allgemeinen Form abweichend sind die Pflicht-Einstellplätze östlich des Buholzweges, welche in den Sockelgeschossen untergebracht werden, da ein unterirdischer Einstellraum nicht möglich ist.

Wer heute mit der Bahn oder auf der Kantonsstrasse nach Liestal fährt, sieht im Ostteil von Pratteln die Arbeiten in den genannten Gebieten vordringen. Der Zeitpunkt wird nicht mehr fern sein, an dem nördlich der Kantonsstrasse auf «Rüti» und später im Gebiet «Leimen», östlich der Buholzkurve der SBB, neue Siedlungsgebiete entstehen werden.

Alex Leupin, Pratteln

Weiterer Ausbau der Bözberg-Linie beschlossen¹

Die Modernisierung der Bözberg-Linie ist von Basel bis Brugg in vollem Gange, damit der für 1968 zu erwartende Mehrverkehr infolge der Verlagerung des Gotthard-Güterverkehrs reibungslos aufgenommen werden kann. Im Bau befinden sich zurzeit die Geleiseüberwerfung in Pratteln, der Viadukt für die direkte Verbindung mit der Linie nach Hendschiken über die Strecke Bern—Zürich in Brugg sowie der Bözbergtunnel, der gegenwärtig nur einspurig befahren werden kann. Weitere Bauten sind vor kurzem beschlossen worden.

Zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Bözberglinie wurden seit 1956 alle Stationen zwischen Stein-Säckingen und Brugg — ausgenommen Frick — mit schienenfrei zugänglichen Perrons und modernen Sicherungsanlagen ausgerüstet. Mit einem Aufwand von etwa 14 Millionen Franken wird nun auch der wichtige Zweigbahnhof *Stein-Säckingen* nach modernen Gesichtspunkten ausgebaut.

Stein-Säckingen weist schon heute einen starken Zugsverkehr auf. Im Jahresdurchschnitt 1963 verkehrten zwischen Pratteln und Stein 140, zwischen Stein und Frick 110 und auf der Rheintallinie 47 Züge pro Tag. Mit der Inbetriebnahme der Verbindungslinie Schinznach Dorf—Birrfeld wird auf der Strecke Basel—Brugg die Zahl der direkten Güterzüge eine erhebliche Steigerung erfahren. In den nächsten Jahren ist aber auch eine Zunahme des Verkehrs auf der Rheintallinie zu erwarten, da an verschiedenen Orten zwischen Sisseln und Rekingen eine stärkere Industrialisierung durch Grossfirmen bevorsteht.

Neben dem beträchtlichen Zugsverkehr hat Stein-Säckingen als Endpunkt des Basler Regionalverkehrs und andererseits Wendebahnhof für den

¹ Vgl. RB V/2 (1964) S. 192 ff. und RB VI/1 (1965) S. 98 ff.

grösseren Teil der Personenzüge der Rheintallinie zahlreiche Zugbildungsaufgaben zu bewältigen. Werktäglich werden heute über 60 planmässige Rangiermanöver für das Bilden, Zerlegen und Verstärken von Reisezügen ausgeführt. Zum Abstellen von Personenwagen sind nachts rund 700 m Abstellgeleise erforderlich. Bis zur Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofes Muttenz II obliegen dem Bahnhof Stein-Säckingen zudem im Güterverkehr erhebliche Rangieraufgaben, wie das Umstellen der Güterlasten von und nach der Rheintallinie oder die Formation gewisser Nahgüterzüge.

Die Geleiseanlagen des Bahnhofes Stein-Säckingen sind seit der Inbetriebnahme der Doppelspur Stein—Frick im Jahre 1904 im wesentlichen unverändert geblieben. Die neue Anlage wird zwei maximal 7,5 m breite und 380 m lange Zwischenperrons aufweisen, die im Richtungsbetrieb benützt werden, nämlich der Perron 1 (Geleise 2 und 3) von den Zügen nach Eglisau und Brugg und der Perron 2 (Geleise 4 und 5) von den Zügen nach Basel. Diese Lösung trägt dem erheblichen Umsteigeverkehr Rechnung. Eine zentrale Personenunterführung schafft die Verbindung zum Aufnahmegebäude und dem Bahnhofvorplatz.

Dank der Umgestaltung beider Weichenköpfe kann die Durchfahrts- geschwindigkeit für Schnellzüge auf 100 km/h gesteigert werden, während bisher auf der Seite Mumpf nur 40 km/h gestattet waren. Der grosse Platzbedarf für die zahlreichen neuen technischen Einrichtungen — u. a. ein modernes Drucktastenstellwerk — erfordern den Neubau des Aufnahmegebäudes, das mit dem Güterschuppen kombiniert wird. Das alte Aufnahmegebäude wird renoviert und als Dienstgebäude weiterverwendet. Der Ausbau der Anlagen in Stein erfordert vier Bauetappen und eine gesamte Bauzeit von etwa fünf Jahren

*

Weniger weitgehend sind die Aenderungen in *Rheinfelden*, doch tragen auch diese zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bözberg-Linie bei.

Die Bedienung des Verbindungseleises der Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden wurde für die SBB seit Jahren immer schwieriger, weil für die Uebergabe der für die Firma in stets zunehmender Zahl eintreffenden Wagen (20 bis 50 pro Tag) kein geeignetes Abstellgeleise zur Verfügung stand. Die für die Brauerei eintreffenden Wagen mussten daher auf einem freien Stationsgeleise auf der Nordseite bereitgestellt, hier von der Firma in Empfang genommen und nach dem Belad oder Entlad an der gleichen Stelle auch wieder übergeben werden. Die Firma verfügt über ein betriebseigenes Rangierfahrzeug und besorgt die Manöver mit eigenem Personal. Bei jeder Uebergabe von Wagen musste die Geleiseanlage des Bahnhofes überquert werden, wobei sich in zunehmendem Masse Wartezeiten für die Rangierfahrten der Firma ergaben und gleichzeitig der durchgehende Zugverkehr erheblich gestört wurde.

Die Brauerei Feldschlösschen hat sich deshalb entschlossen, ihre Geleiseanlage zu erweitern, um eine vom Zugverkehr unabhängige Wagenübergabe und eine den betriebsinternen Bedürfnissen entsprechende Sortierung der Wagen zu ermöglichen. Die bereits erstellte neue Anlage auf der Südseite wird durch eine neue Weichenverbindung mit dem Geleise 5 des Bahnhofes verbunden. Bei der Projektierung des neuen Anschlusses hat sich gezeigt, dass die mit dem Bau der neuen Weichenverbindung erforderlichen umfangreichen Anpassungen der Gestänge- und Signalleitungen der bestehenden Stellwerkanlage nicht

durchführbar sind. Es hätte sich deshalb nicht umgehen lassen, die Weichen des Ostkopfes des Bahnhofes Rheinfelden auf elektrische Steuerung umzubauen und die mechanischen Signale durch Lichtsignale zu ersetzen. Diese Aenderungen wären mit relativ grossen Kosten verbunden gewesen, wobei weder betriebliche Verbesserungen noch Personaleinsparungen möglich geworden wären. Da zudem die alte mechanische Stellwerkanlage schon 47 Jahre alt ist, haben sich die SBB zu deren Ersatz durch eine neue elektrische Stellwerkanlage entschlossen.

Die neue Gleisbildstellwerkanlage (Ausführung ohne Rangierfahrstrassen) ersetzt die mechanische Stellwerkanlage aus dem Jahre 1915, welche aus einem Freigabewerk beim Aufnahmegebäude und einem Wärterstellwerk besteht. Heute müssen beide Stellwerke besetzt sein, während beim neuen Stellwerk die ganze Anlage vom Stelltisch im Aufnahmegebäude aus bedient werden kann.

An der Geleiseanlage werden nur die für den Einbezug des neuen Verbindungsgeleises nötigen Anpassungen ausgeführt. Sämtliche Geleise werden isoliert und mit Hilfe von Schienenstromkreisen vom Stelltisch aus überwacht. Die anschliessenden Blockstrecken werden zwecks Erreichung einer rascheren Zugfolge mit automatischem Gleichstromblock ausgerüstet. Der Rangierverkehr wird mit einer Funkanlage geregelt.

Die auf dem Stationsgebiet vorhandenen drei Niveauübergänge werden mit Strassensignalen ausgerüstet und die Vor- und Hauptsignale in Abhängigkeit von der geschlossenen Stellung der Barrieren gebracht.

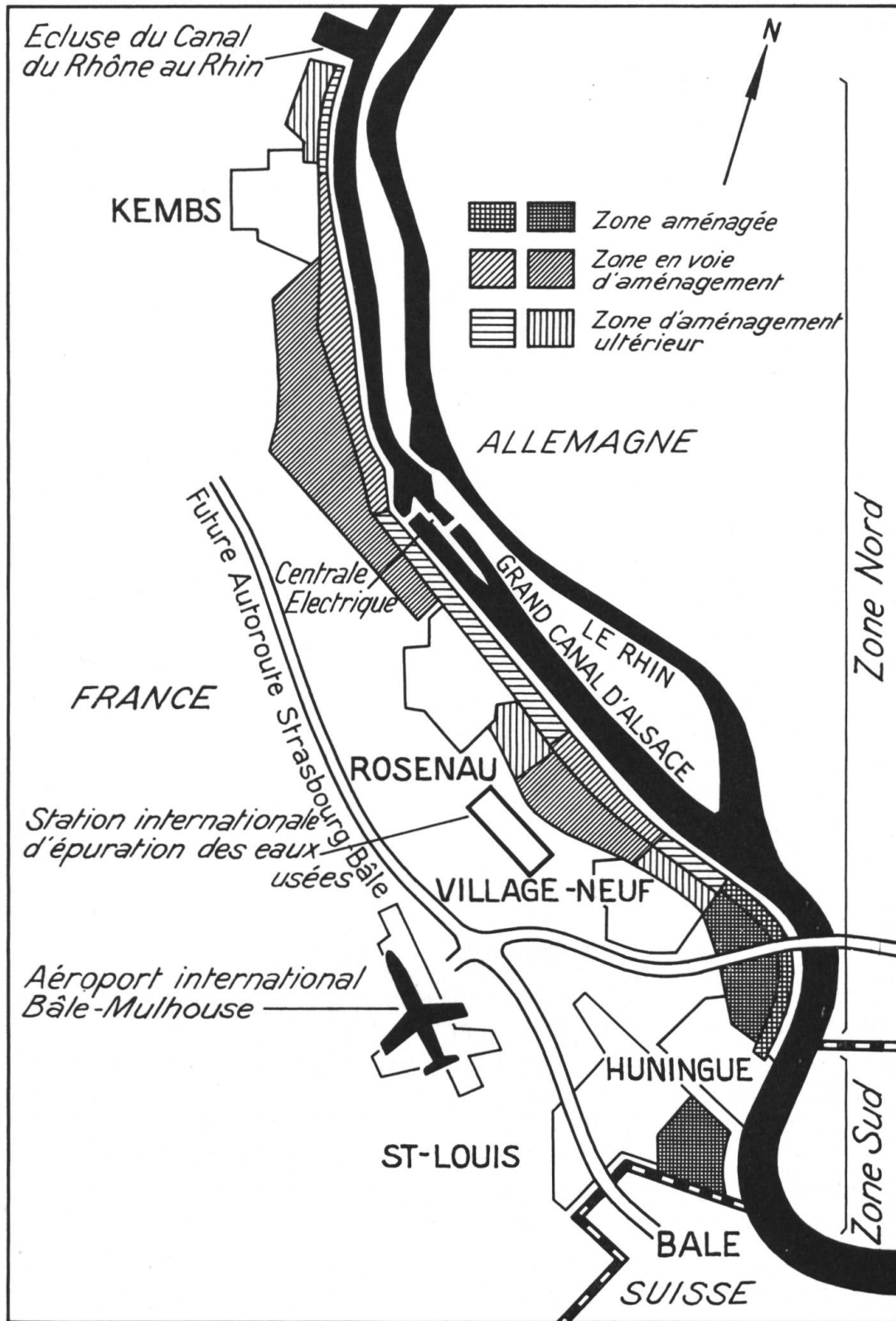
Nach Angaben von Herrn *Alex Amstein*, Pressedienst SBB, Bern, zusammengestellt von *Hans-Ulrich Sulser*, Basel.

Schweizer Industrie in der elsässischen Grenzgegend willkommen

Als man in Huningue das Aufblühen des Hafens von Basel erlebte, dem später auch die Gründung von Hafenanlagen auf dem gegenüberliegenden deutschen Ufer folgte, wurden in der ehemaligen Festung Stimmen laut, die verlangten, auch Huningue sollte versuchen, Nutzen zu ziehen aus seiner Lage am verkehrsreichsten Strom Europas.

Aber Basel zählt über 200 000 Einwohner, verfügt über grosse finanzielle Mittel und hat die ganze Schweiz zum Hinterland. Weil am Rhein hat durch den Zusammenschluss von Friedlingen, Leopoldshöhe und Alt-Weil die Voraussetzungen zu einer Bevölkerungszunahme geschaffen, die auch tatsächlich eingetreten ist: 20 000 Einwohner zählt jetzt der deutsche Grenzort. Wie schwach stand demgegenüber Huningue da mit seinen 5000 Einwohnern und seiner nach dem Zweiten Weltkrieg beinahe vollkommen eingegangenen Industrie.

Nur durch den Zusammenschluss mit den Nachbargemeinden konnte eine Interessengemeinschaft entstehen, die Anspruch erheben durfte, min-



destens Weil ebenbürtig zu sein und bedeutend genug, um ihren Wünschen Gewicht zu verleihen. Diese Erkenntnis führte zur Gründung des «Interkommunalen Syndikats der Industrie- und Hafenzzone der drei Grenzen», dem die Gemeinden Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf, Rosenau und Kembs angehören. So wurde es möglich, längs des Rheins und des Rheinseitenkanals ein Gelände von 1 000 ha als Industrie- und Hafenzzone vorzusehen.

Da wenig Hoffnung besteht, dass oberelsässische oder innerfranzösische Unternehmen sich in dieser Zone ansiedeln werden, führte das Syndikat am Freitag, 26. November 1965, in Huningue einen internationalen Tag der Presse durch, damit in der deutschen und schweizerischen Nachbarschaft bekannt werde, über wieviel günstig gelegenes Industrieland die elsässische Grenzgegend verfügt.

Das Programm der Tagung sah hauptsächlich folgende Veranstaltungen vor: eine Schifffahrt auf dem Rhein, gefolgt von einem Empfang in der städtischen Sportshalle in Huningue, wo eine Ausstellung von Dokumenten über die wirtschaftliche Lage und über städtebauliche Verwirklichungen und Vorhaben im Oberelsass zu sehen war. Während der Rheinfahrt sprach der Präsident des Interkommunalen Syndikats, H. A. Weber, Industrieller in Saint-Louis, zu den Pressevertretern der drei Nachbarländer über die wirtschaftliche Lage in den drei Grenzgebieten, wobei er einen Rückstand des Elsasses feststellen musste. Der Redner ist überzeugt, dass dieser Rückstand nur dadurch aufzuholen ist, dass man sich an die ausländische, und besonders an die Basler Industrie wendet. Er hob die Vorteile hervor, die das elsässische Grenzgebiet aufzuweisen hat: ausgedehntes Flachland aus Rheinschotter, auf welchem das Bauen leicht ist; Vorhandensein aller Verkehrsmittel: Strom, Strassennetz, Eisenbahn, Flughafen; Versorgung mit elektrischem Strom durch das in der Zone gelegene Kraftwerk Kembs; reichliches Grundwasservorkommen; Arbeitskräfte, die in den Schulen von Saint-Louis und Mulhouse ausgebildet werden. Die Grenzregion zählt zurzeit 30 000 zweisprachige Einwohner; man schätzt, dass sich ihre Zahl bis 1985 verdoppeln wird.

Im Ausstellungssaal ergriff u. a. auch Dr. H. Briner, Sekretär der Arbeitsgruppe «Regio» das Wort: «Wir wissen nun, wie unsere elsässischen Freunde ihre Grenzgegend entwickeln wollen... Die Zusammenarbeit hier an der Dreiländerecke, ohne Verzicht auf nationale Rechte, könnte einen europäischen Test darstellen.»

Noch ist vieles erst im Stadium des Planens und Werbens. Damit man schneller vorankomme, ist die Mülhauser Handelskammer provisorisch mit der Verwaltung der Hafenzzone beauftragt worden. Schon bestehen zwei Landungsbrücken für die Verladung von Kies und Sand. In nächster Zeit ist die Erstellung eines Getreidesilos von 20 000 Tonnen sowie zweier Lagerhallen von je 20 000 und 50 000 m² vorgesehen. Im Februar 1966 wird das Enteignungsverfahren beendet sein, und das Syndikat wird über das Gelände verfügen können. Im kommenden Frühjahr wird eine Eisenbahnlinie vom Bahnhof Huningue durch die Industrie- in die Hafenzzone erstellt werden.

Von den 56 Industriellen, die bis jetzt ihr Interesse an der Zone bekundeten, haben mehrere schon Verhandlungen mit dem Bureau des Syndikats aufgenommen. Wie verlautet, soll ein chemisches Unternehmen seine Wahl für 36 h bereits getroffen haben. Ein technisches Bureau ist mit der

Ausarbeitung der Pläne zur Erschliessung der ersten Tranche des gesamten Vorhabens beauftragt worden.

Basel leidet an Raummangel für neue Industriebauten. Die nahe elsässische Nachbarschaft muss in den kommenden Jahren für die heranwachsende Jugend einige tausend neue Arbeitsplätze schaffen. Könnte Basel nicht einen Teil seiner Industrien auf elsässischem Boden errichten? Zwei Probleme würden dadurch gleichzeitig eine Lösung finden.

Lucien Kiechel, Huningue

In Kürze

— Das durch den Umzug der Aktienbrauerei *Basel* nach Frenkendorf freigewordene Areal von ca. 25 000 m² zwischen der Dornacherstrasse und der Gundeldingerstrasse in Basel wird neu überbaut. Die Gesamtplanung sieht durchschnittlich siebenstöckige Bauten vor und beabsichtigt rund 500 Wohnungen, 800 Autoeinstellplätze, Büroräume und ein Quartiereinkaufszentrum zu errichten.

— *Basel* erhält eine neue, grosszügig geplante *Kehrichtverbrennungsanlage* im Wasenboden, die in einer ersten Etappe eine Verbrennungskapazität von 600 t erreicht. Zwei weitere gleich grosse Etappen sind für später vorgesehen. Die neue Anlage wird den Kehricht von Basel-Stadt, der stadtnahen Gemeinden des Kantons Basel-Land sowie einiger Gemeinden der benachbarten französischen und deutschen Gebiete verarbeiten.

— Der Neubau des *Schlachthofes in Basel*, der ebenfalls in den Wasenboden zu stehen kommt, ist vom Grossen Rat beschlossen worden. Nach Fertigstellung wird das gegenwärtige Areal des Schlachthofs für andere Zwecke frei; über die Verwendung ist noch nicht entschieden worden.

— Auch der Kanton Basel-Land erstellt für den oberen Kantonsteil eine *Kehrichtverwertungsanlage in Füllinsdorf*. Es ist ein gemischtes System Verbrennung/Kompostierung vorgesehen. Damit können die noch bestehenden 130 Abfallgruben im Kanton geschlossen werden.

— Die *Abwasserreinigungsanlage* der Region *Aarau* soll noch in diesem Jahr in Betrieb genommen werden können. Sie befindet sich bei der Einmündung der Suhre in die Aare und wird für 118 000 Einwohner ausgebaut. Neben der Stadt Aarau werden weitere neun Gemeinden angeschlossen.

— In der neuen *Industriezone von Möhlin-Riburg* entstehen Grossbauten. Auf dem Areal der Schweizerischen Rheinsalinen wird eine Salzlagerhalle aus Holz errichtet, im Ausmass von 37,5 m auf 65 m und mit einer Höhe

von 17,6 m. Sie wird 18 000 t Industriesalz Raum bieten. Die Magazine zur Rheinbrücke, Basel, erstellen einen siebenstöckigen Hochbau und eine zweistöckige Lagerhalle zur Belieferung der dem Konzern angeschlossenen rund 70 Warenhäuser in der Schweiz.

— Der fortschreitenden Industrialisierung des *Sisselnfeldes* ist der bisherige *Regionalflugplatz* zum Opfer gefallen. Auf der Tafelhöhe «Tägertli» im Dreieck Schupfart — Wegenstetten — Hellikon konnte ein geeignetes Ersatzareal gefunden werden, auf dem gegenwärtig die 600 m lange und 100 m breite Piste erstellt wird. Es ist vorgesehen, vorerst nur den Hangar, später auch ein Flugdienstgebäude mit Restaurant zu errichten.

— Die Arbeiten am *Rheinkraftwerk Koblenz* werden eingestellt, da die Verteuerung der Bauten und des Kapitals einen rentablen Betrieb des Kraftwerks verunmöglichen.

— In den *Vogesen* ist eine weitere Wintersportstation eingerichtet worden (vgl. den Artikel über den Markstein in dieser Nummer). *Remspach* bei Linthal verfügt über drei gut angelegte Pisten und einen Skilift mit einer Kapazität von 800 Personen/h.

— Der Stuttgarter Landtag hat sich endgültig für *Lörrach* als Standort der neu zu errichtenden *Pädagogischen Hochschule* entschieden. Für die Wahl Lörrachs war die Nähe von Basel mit ausschlaggebend.

H. U. Sulser

Mitarbeiter des Heftes: A. Amstein, Pressedienst SBB, Mittelstrasse 58, 3000 Bern / Dr. K. Bösiger, Hohe Winde-Strasse 27, 4000 Basel / H. Bühler, Hermann Albrecht-Strasse 15, 4000 Basel / U. Eichenberger, Laufenstrasse 57, 4000 Basel / L. Kiechel, 58, rue de l'abattoir, Huningue / A. Leupin, Mühleweg 17, 4133 Pratteln / J. Maurizio, Turnerstrasse 18, 4000 Basel / Sylvie J. Rimbart, Université de Strasbourg, Centre de Géographie appliquée, Strasbourg / K. Rüdüsühli, Sevogelstrasse 109, 4000 Basel / Dr. H. U. Sulser, St. Alban-Anlage 39, 4000 Basel / Dr. HR. Wenk, Bürenfluhstrasse 21, 4000 Basel.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Lehenmattstrasse 189, 4000 Basel