

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 8 (1967)

Heft: 2

Rubrik: Kleinere Mitteilungen = Notes

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: 16.01.2026

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

KLEINERE MITTEILUNGEN / NOTES

Wirtschaft, Besiedlung und Verkehr in der Regio¹

UELIX ROTH

Der Titel dieses Gutachtens verspricht Umfassendes. Er ist in der Tat so umfassend, dass eine Arbeit zugleich in grosse Tiefe und auf voller Breite im Rahmen von Mittel und Zeit nicht möglich ist. Wir haben aber vorgeschlagen, die Gelegenheit einer Übersicht über die regionale Verkehrsplanung zur Beschreibung des Rahmens zu benutzen, in welchem diese und andere Infrastrukturstudien entwickelt werden sollten.

Verkehr ist immer eine Folgeleistung; ohne Bevölkerung und ohne Arbeitsplätze gibt es keinen Verkehr. Welche Mittel zur Bewältigung des anfallenden Verkehrs eingesetzt werden, ist eine sekundäre Frage. Die primäre Frage besteht in der zu erwartenden Grösse und Verteilung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze. Ohne einen Plan der zukünftigen Verteilung der regionalen Bevölkerung und der Arbeitsplätze, d. h. einen Siedlungsplan, entbehrt jede Verkehrsprognose der Grundlage, will man sich nicht einfach mit Trendextrapolationen zufrieden geben. Extrapolationen beinhalten jedoch immer eine passive «Entwicklungsbegleitung» und entbehren des Willens zur aktiven Schaffung guter oder besserer Lebensräume. Das Gleiche lässt sich über alle andern Infrastrukturprognosen sagen, ob diese nun das Erziehungs- oder das Spitalsystem oder die kulturellen Einrichtungen betreffen.

Es ist eine Binsenwahrheit, dass die Wünsche im einzelnen Haushalt, wie auch im Staatshaushalt die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten stets übersteigen. Es wäre erstaunlich, wenn dem nicht so wäre, äussert sich doch die menschliche Erfindungsgabe natürlicherweise auch in der Entdeckung immer neuer Ausgabemöglichkeiten. Wenn sich aber Planer von den für die öffentlichen Ausgaben verantwortlichen Politikern nicht den Vorwurf unrealistischen Wunschdenkens gefallen lassen wollen, müssen sie sich dazu bequemen, die Wirtschaftsplanung als einen integralen Teil der Planung zu betrachten und sie als Mass des Möglichen und Erreichbaren zu benutzen. Allein durch diesen dreifachen, parallelen Planungsprozess — die Entwicklung des Siedlungsplanes, der Infrastrukturpläne und des Wirtschaftsplanes — ist die Grundlage für Prioritätsentscheidungen der politischen Instanzen und der Stimmbürger gegeben.

Für den Einbezug der Wirtschaftsplanung in die Gesamtplanung spricht noch ein weiterer, ebenso wichtiger Grund:

¹ Die nachstehenden Ausführungen sind ein Zwischenbericht über eine laufende Studie für die Arbeitsgruppe der «Regio Basiliensis» von Ueli Roth, Architekt und Planer, Zürich.

Ohne eine Gesamtwirtschaftsrechnung ist es unmöglich, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung eines einzelnen Infrastruktursystems aufzustellen. Der Grund liegt darin, dass im Rahmen der Gesamtplanung nicht die Eigenwirtschaftlichkeit einer Einrichtung, sondern ihre Kosten im Vergleich zum Gewinn entscheidend sind, den die gesamte Volkswirtschaft aus der Einrichtung zieht.

Wenn z. B. ein defizitäres öffentliches Verkehrsmittel grössere volkswirtschaftliche Gewinne verursacht als ein selbsttragendes, kann die negative Ertragsbilanz dieses Verkehrsmittels gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sein. Der Vorteil stellt sich natürlich genau dann ein, wenn der volkswirtschaftliche Gewinn minus Betriebsdefizit des Verkehrsbetriebes grösser ist als der volkswirtschaftliche Gewinn aus einer Anlage ohne Betriebsdefizit. Den Ökonomen ist das Prinzip der gesamtvolkswirtschaftlichen Verrechnung von Ausgaben und Einnahmen unter dem englischen Begriff der «Cost-Benefit»-Rechnung bekannt.

Ohne hier lange verweilen zu wollen, sei lediglich erwähnt, dass die Investitionen von zirka 10 Milliarden Dollars in neuen oder modernisierten Schienenverkehrsmitteln während der nächsten zehn Jahre in den USA und in Kanada sich nur auf dieser Berechnungsbasis rechtfertigen lassen. Keine einzige der neuen Schnellbahnanlagen der Neuen Welt rechnet damit, die Investitionen aus den Betriebseinnahmen bestreiten zu können. Aber die Berechnung der volkswirtschaftlichen Ersparnisse z. B. an Fahrzeit sowie durch höhere Sicherheit — diese wirkt sich in niedrigeren Versicherungsprämiens aus — einerseits und der Gewinne z. B. durch das Differential der Liegenschaftswerte vor und nach dem Bau von U-Bahnen, ergab grössere Gewinne als Investitions- und Unterhaltskosten.

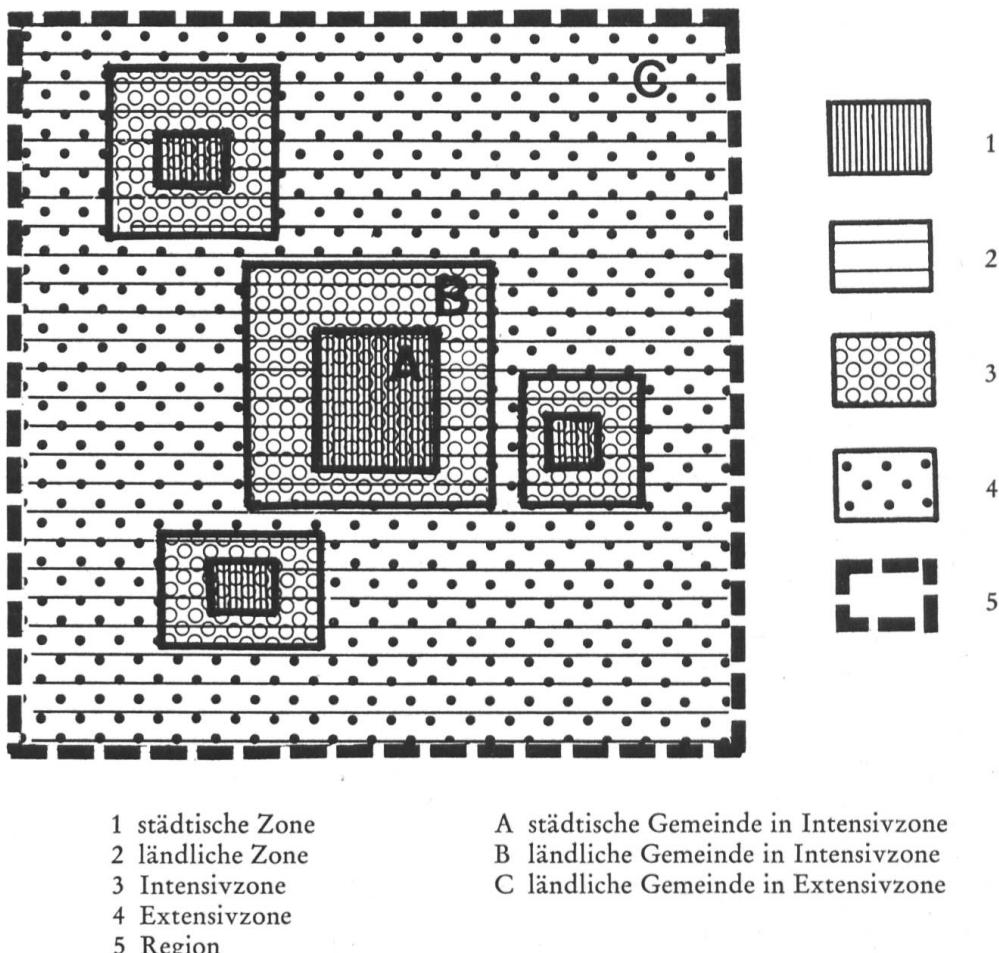
Aus diesen Feststellungen kann gefolgert werden, dass ein Entscheid über verschiedene Varianten einer Infrastruktureinrichtung nur auf Grund ihrer gesamtwirtschaftlichen Berechnung und nicht auf Grund ihrer Eigenwirtschaftlichkeit getroffen werden sollte.

Zusammenfassend bildet also die Gesamtwirtschaftsrechnung die Grundlage für

1. Entscheide über alternative Infrastruktursysteme und
2. für eine Prioritätsordnung im Rahmen einer langfristigen Finanzplanung der öffentlichen Hand.

Die Voraussetzungen für solche Volkswirtschaftsrechnungen bildet ein Modell, in welchem Besiedlung, Infrastruktur und Wirtschaft soweit möglich quantifiziert sind. Es entspricht wissenschaftlichem Denken, wenn nicht-quantifizierbare Faktoren, wie schöne Aussicht und saubere Luft, als solche bezeichnet sind.

Wir haben uns die Aufgabe gestellt, erstens abzuklären, ob ein solches Modell in der Regio existiert. Da die Antwort erwartungsgemäss negativ ausfiel, stellte sich die Frage nach der Konstruktion des Modells, um eine Aussage über den regionalen und städtischen Verkehr machen zu können. Es



DAS GEMEINDETYPEN-MODELL

Die Berechnungen der Einwohner- und Arbeitsplatzkapazitäten der heute ausgeschiedenen Bauzonen erfolgt mittels Richtwerten, welche die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen pro Hektare der Zonenfläche angeben. Die gemeindeweise Multiplikation der Zonenflächen mit den Richtwerten ergibt das Total der Einwohner und der Arbeitsplätze.

Die Aufnahme der Bauzonen der Regio Basiliensis erfolgt auf einer Karte 1:50 000. Die Differenzierung zwischen den Zonen muss aus Masstabgründen größer sein, als diejenige der gemeindlichen Zonenpläne. So wird z. B. nur eine einzige Wohnzone ausgewertet. Diese Vergrößerung führt zu Ungenauigkeiten, die jedoch durch die Unterscheidung von drei Gemeindetypen teilweise korrigiert werden; die Ausnutzung der Wohnzonen ist nach Gemeindetyp verschieden.

Das Berechnungsmodell, das im Zwischenbericht Nr. 5 des Gutachtens ausführlich beschrieben ist, wurde mit den Richtwerten so aufgebaut, dass die Berechnungen mit drei Genauigkeitsgraden ausgeführt werden können. Der durch Zeit und Mittel begrenzte Rahmen der Arbeit legte dieses Vorgehen nahe, damit die Richtwerte innert nützlicher Frist zu Resultaten führen und damit sie gleichzeitig stichprobenweise mit der gleichen Methodik überprüft werden können.

gibt anderswo — vor allem in den USA — solche Modelle, an deren Verfeinerung seit Ende der Dreissigerjahre gearbeitet wird, und die als mathematisch-visuelle Modelle in Form von Elektronen-Rechenmaschinen heute für die meisten wichtigen Entscheide über Infrastrukturverbesserungen befragt werden. Die Voraussetzung für solche Modelle bildet das Vorhandensein der entsprechenden Daten zur Kalibrierung des Modells, d. h. eine genaue Kenntnis des regionalen Ist-Zustandes. Der Ist-Zustand wird durch die sog. Grundlagenbeschaffung bekannt. Diese bildet den Ausgang aller Planungsprozesse. In der Regio wurde mit dem Strukturatlas ein Beginn dieser Datensammlung gemacht. Verwertbar sind die Daten jedoch erst, wenn sie modellmässig, d. h. entsprechend einer planerischen Prozessvorstellung elektronisch gespeichert sind.

Die Wichtigkeit eines Modells der Planungsprozesse schon für die erste Planungsstufe der Datensammlung besteht darin, dass diese Daten entsprechend einer Zielvorstellung gesammelt werden müssen; sonst ist die Wahrscheinlichkeit einer Fehlsammlung gross.

Prof. Dr. J. Stohler hat sich im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Tiefbahn über ein Wirtschaftsmodell Gedanken gemacht und ist wie wir zum Schlusse gekommen, dass die Entwicklung der Modellvorstellung, das Sammeln der heute noch nicht bekannten Daten der Regio zur Kalibrierung des Modells, erhebliche Zeit und Mittel beanspruchen wird.

Angesichts der Größenordnung der durch das Modell beeinflussten Entscheide — es geht ja nicht allein um die Infrastruktur-Investitionen und -Unterhaltskosten der nächsten Jahrzehnte, die allein Milliarden von Franken, Mark und Francs ausmachen werden, sondern zudem um die Einsatzbedingungen für die noch viel grösseren privaten Investitionen — fallen jedoch die Kosten eines solchen Modells und dessen ständige Nachführung nicht ins Gewicht; sie bewegen sich in der Größenordnung von Promillen der beeinflussten Investitionssummen.

Wir haben nicht die Absicht, den vielen bereits erstellten Verkehrsgutachten ein weiteres beizufügen. Das Resultat dieser Arbeit wird keine Empfehlung oder Ablehnung irgendeines Systems sein. Ohne das erwähnte Modell ist dies niemandem möglich. Statt dessen besteht die Absicht, das Vorgehen zur Erarbeitung gültiger Aussagen in der Zukunft zu beschreiben und damit die erste Phase des Modellbaues einzuleiten. Darüber hinaus soll der Versuch gemacht werden, einige regionale Daten, die heute nur fragmentarisch existieren, aufzubereiten. So soll die Grundlage für einen regionalen Siedlungsplan in Angriff genommen werden und die zwischen 1963 und 1965 in der ganzen Region vorgenommenen, verschiedenen Verkehrszählungen auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden. Und schliesslich wird der Versuch unternommen, das in den existierenden regionalen und grenzüberschreitenden Schienenanlagen enthaltene Ausbaupotential zu untersuchen. Diese letztere Abklärung soll die Grundlage liefern für die Beantwortung der Frage, ob vielleicht ein regionales S-Bahn-System auf den An-

lagen der drei Staatsbahnen technisch, administrativ und wirtschaftlich möglich wäre. Die Untersuchung dieser Frage ist deshalb naheliegend, weil die Schienen schon existieren, die Wegrechte damit auch schon gesichert sind und weil sie zudem den dichtest besiedelten Gebieten folgen. Die Fragestellung liegt durch den Umstand auf der Hand, dass die SBB mit der Indienststellung von Allachsen-Antriebskompositionen mit ausgezeichneten Beschleunigungen, automatischer Kupplung und Türbedienung im Vorortsbetrieb von Zürich die technischen Voraussetzungen und eine konkrete Willensbekundung zu Lösungsbeiträgen im öffentlichen regionalen Verkehr geliefert hat. Die Führung der SBB und vermutlich auch der beiden andern Staatsbahnen machen sich das in Bahnanlagen inhärente kybernetische Potential und die Fortschritte der automatischen Zugskontrolle in meines Wissens nirgends übertrifftener Zielbewusstheit zu Nutze.

Es soll jedoch gleich beigelegt sein, dass die SBB und wahrscheinlich auch die SNCF und die DB zu weiteren Leistungen im regionalen Verkehr nur dann bereit sein werden, wenn die Region ihrerseits die entstehenden Lasten mitzutragen gewillt ist. Ob dies billiger wäre als die Neukonstruktion eigener, regionaler Schnellverkehrssysteme oder ein ausschliesslicher Ausbau der Strassensysteme, kann nur die Gesamtwirtschaftsrechnung zeigen.

Der für dieses Gutachten eingesetzten Fachstudiengruppe kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu, weil sie auf Grund ihrer Zusammensetzung eigentlich den Beginn einer regionalen Planungskoordinationsarbeit zwischen Systemen und Gebieten konstituiert.

In ihr sind vertreten die Chefplaner aller von der Regio berührten Schweizerkantone, der deutschen Planungsgemeinschaft Hochrhein und für die elsässische Nachbarschaft der Bürgermeister von Mülhausen. Kompetente Vertreter der Staatsbahnen der drei Länder wurden beigezogen und haben ihr Interesse bezeugt. Als Vertreter der Basler Verkehrsbetriebe und der regionalen Schmalspurbahnen wirkt der Direktor der BVB mit, und die Kreispost- und Kreistelephondirektionen sind durch ihre Direktoren vertreten. Die Herren Dr. Lucius Burckhardt und Prof. J. Stohler wirken als Soziologe und allgemeiner Berater bzw. als Vertreter der Ökonomie mit.

Mit der Koordination der verschiedenen Verkehrszählungen der Region wird ein Verkehrsingenieurbüro betraut, das in der Durchführung einer der Zählungen beteiligt war und das deshalb über einen wichtigen Teil der Unterlagen schon verfügt. Das Resultat dieser Arbeit wird eine Übersicht über das Volumen des regionalen Gesamtverkehrs bilden, die dereinst zusammen mit dem Siedlungsplan als Grundlage für die Dimensionierung künftig zu untersuchender Verkehrssysteme dienen kann.

Der Siedlungsplan wird keinesfalls in abschliessender und vollständiger Form aufgelegt werden können. Beabsichtigt ist nur die Schaffung der Grundlage dazu in Form einer Übersicht über die heute eingezogenen Baugebiete und in einer Prognose der möglichen, zukünftigen Verteilung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in der Region. Die Gegenüberstellung

dieser Bevölkerungsprognose und der eingezonten Gebiete wird zeigen, ob heute zu viel oder zu wenig eingezont ist. Die Wichtigkeit dieser Information geht aus der Tatsache hervor, dass das eingezonte Gebiet nicht nur oft als Grundlage für die Berechnung des Verkehrsaufkommens verwendet wird und somit die Dimensionierung der Verkehrsträger mitbestimmt, sondern dass auch der sog. GKP und GWP-Perimeter, d. h. die generellen Kanalisations- und Wasserversorgungsprojekten zugrunde liegenden Ent- und Versorgungsflächen mit den eingezonnten Gebieten identisch sind. Vom Direktor der Kreistelephondirektion haben wir erfahren, dass auch die Dimensionierung der Telephonzentralen und der Hauptkabel auf die eingezonnten Flächen abstellt. Bekanntlich sind ja unsern Landnutzungs- d. h. den Zonenplänen bestimmte Ausnützungsgrade zugeordnet. So gestattet z. B. eine Hektare Wohnparzellenfläche bei einer Ausnützungsziffer von 0,5 eine halbe Hektare Wohnfläche in Gebäuden. Unter Zuordnung von 30 m² durchschnittlicher Wohnfläche pro Person können auf diesem Land folglich ungefähr 165 Menschen wohnen. Diese brauchen bei einer Kopfquote von 600 Litern Trinkwasser pro Tag täglich ungefähr 100 000 Liter Wasser und geben davon wieder etwa vier Fünftel an die Kanalisation ab. Werden die Dimensionen dieser Ver- und Entsorgungssysteme nur auf die Grösse des eingezonnten Landes abgestellt, ohne dass dieses Land tatsächlich während der nächsten 50 Jahre bebaut wird, so bedeutet dies eine Fehlinvestition. Die durch Einzonungen gesteuerten Investitionssummen gehen für die nächsten 20 Jahre in die Milliarden, die im Falle von Diskrepanzen zwischen ausgeschiedenen Baugebieten und der Verteilung von Arbeits- und Wohnplätzen mehr oder weniger falsch angelegt würden.

Die Bestandesaufnahme der eingezonnten Gebiete und der durch Regionalplanungsgruppen erarbeiteten Richtpläne dient als Information über den lokalen oder kleinregionalen Planungswillen, d. h. sie gibt eine Übersicht über die Vorstellungen, die sich Ort- und Talschaften über ihre zukünftige Entwicklung machen und die in einem künftigen Gesamt- oder Richtplan der Regio berücksichtigt werden müssen.

ÉCONOMIE, HABITAT ET COMMUNICATIONS DANS LA REGIO (*Résumé*)

Exposée devant l'Assemblée générale du Groupe d'appui de la Regio Basiliensis du 26 juin 1967, la présente communication est constituée par le rapport du Groupe de Travail : Économie, habitat et communications dans la Regio. Le rapporteur énumère les conditions à remplir préalablement à toute conclusion sur l'état des communications régionales. Il réclame l'élaboration d'un type de planification régionale qui intègre à la fois les données physiques et économiques. Des décisions sur des investissements d'infrastructure, ne devraient plus être prises en vertu de considérations économiques particulières, mais du point de vue de leurs incidences sur l'économie d'ensemble de la région ; une infrastructure déficiente peut être plus favorable sur un plan économique global qu'une autre qui ne l'est pas.

Pour compléter et préciser ces rapports, on avait créé un groupe d'études spécialisé, où se trouvaient représentés les organismes de planification, les transports publics, y compris

les 3 réseaux nationaux de chemin de fer, les directions des P. et T., des experts de problèmes économiques et sociaux.

Le rapport ne fait pas double emploi avec les rapports antérieurs sur les communications, puisque au lieu d'apporter des points de vue sur les projets précis ou sur l'élaboration de projets nouveaux, il décrit le *processus* d'élaboration des plans d'infrastructure à long terme et donc de la planification en matière de circulation. En plus le rapport doit fournir les premiers éléments de base dans ce processus.

Fait partie de ces éléments de base l'inventaire des zones d'habitat dans la Regio, le calcul de leurs capacités de logements et d'emplois. La comparaison avec des prévisions démographiques indiquera où il a été prévu trop ou trop peu de surfaces à bâtir. La comparaison de ces éléments de base permettra de déterminer le volume prévisible de la circulation de la Regio ; cette prévision se basera sur les différents comptages opérés dans la Regio au cours des dernières années ; mais ils n'ont pas encore été réduits à une valeur commune donc exploitable.

En collaboration avec les chemins de fer nationaux, les chemins de fer privés d'intérêt local et les transports urbains de Bâle, on examinera dans quelle mesure les installations existantes peuvent être utilisées pour les communications régionales. Une étude est en cours avec la Swissair sur les prévisions du trafic de l'aéroport Bâle-Mulhouse, compte tenu des faibles possibilités d'extension de l'aérodrome de Kloten. (Trad. P. Meyer)

Der Allgemeine Consumverein beider Basel (ACV) und seine Ausbaupläne

EMIL MATTER

An der Schwelle vom ersten zum zweiten Jahrhundert seines Bestehens beschäftigt sich der grosse regionale Konsumverein Basels mit Entwicklungs- und Ausbauplänen und versucht, mit einer Gesamtkonzeption die Voraussetzungen für die Bewältigung seiner zukünftigen Aufgaben zu schaffen.

Der ACV beider Basel ist das umsatzmäßig stärkste Vereinsmitglied des Verbandes Schweizerischer Konsumvereine (VSK). Der VSK hat — als Dachorganisation der schweizerischen Konsumgenossenschaften — zwei Hauptaufgaben: Er ist im wesentlichen die Einkaufsgenossenschaft für die Konsumvereine und ausserdem der ideologische Zweckverband, der Konsumverband.

Der Aufgabenbereich des ACV umfasst die Vermittlung der Nahrungsmittel, Getränke und Bedarfsartikel an die Bevölkerung der Nordwestecke unseres Landes, die Produktion von Frischprodukten und die Kontaktpflege mit der Bevölkerung selbst. Die Zahl der Mitgliederfamilien des ACV betrug Ende 1966 rund 110000 und stellt eine Relation von zirka 85 Prozent zur Gesamtbevölkerung im Tätigkeitsgebiet des ACV dar. Im Jahre 1966 erreichte der Detailumsatz den Betrag von Fr. 296 000 000.—.

Die Produktions-, Lager- und Speditionsbetriebe, welche die regelmässige Versorgung der Verkaufsstellen sicherstellen, sind gegenwärtig noch an vier Stellen dezentralisiert. Die grösste Zusammenfassung liegt nahe der elsässischen Grenze auf dem Lysbüchel-Areal. Ende 1966 setzte sich das

Verkaufsnetz aus 150 Lebensmittelfilialen (davon 23 Supermärkte), 15 selbständigen Metzgereifilialen und fünf Selbstbedienungswagen zusammen.

Neben diesem Filialnetz für Lebensmittel und Fleischwaren bestehen vier Kaufhäuser, 15 Schuh- oder Textilspezialgeschäfte, drei weitere Spezialgeschäfte, ein Hotel und ein Restaurant. Außerdem führt der ACV vier Landwirtschaftsbetriebe.

Obwohl im letzten Jahrzehnt ein steter Ausbau und eine Konzentration und Modernisierung der Verkaufsstellen erfolgte (1959 = 222, 1966 = 150 Lebensmittelverkaufsstellen), entschloss sich der ACV zu einer umfassenden Vorausplanung und zum Ausbau sowohl der Produktions-, Lager- und Speditionsbetriebe als auch der Verkaufsfront.

I Der Ausbau der Produktions-, Lager- und Speditionsbetriebe

Das Ziel der Ausbaupläne besteht in

- a) einer Erneuerung oder Verbesserung der Betriebe für eine möglichst rationelle Betriebsführung, Einsatz leistungsfähigster technischer Mittel, rationeller Arbeits- und Speditionsablauf, Bewältigung der Aufgaben mit knappstem Personalbestand;
- b) einer Konzentration der Betriebe an einem Standort;
- c) der Bewältigung eines um mindestens 50 bis 100 Prozent (je nach Branche) gestiegenen Volumens, welches im Jahre 1980 erreicht werden dürfte.

Der Ist-Zustand (Abb. 1a)

Auf dem *Lysbüchel-Areal* befinden sich

1. Getränkeabteilung (Neubau 1955/56)
2. Bäckerei (Altbau)
3. Obst- und Gemüseabteilung } Erweiterungsbau 1959
Haushalt- und Spezialartikel }
4. Abteilung Allgemeine Waren (Erweiterungsbau 1954/55)
5. Selbstbedienungswagen-Magazin (Provisorium)
6. Brennstoffabteilung (Tankausbauten)
7. Autoreparatur- und Servicestation nebst Garagen
(Erweiterungsbauten 1952)
8. Energiezentrale (Neubau 1952)
9. Diverse Nebenbauten und Regiebetriebe

An der *Hagenaustrasse* (an die neue Schlachthofanlage anschliessendes Areal) befindet sich die Grossmetzgerei (Neubau 1956).

An der *Gempenstrasse* (Gundeldingerquartier) befinden sich die Molkelei und, dazugehörend, an der Hochstrasse die ehemaligen Stallungen, nunmehr Garagen.

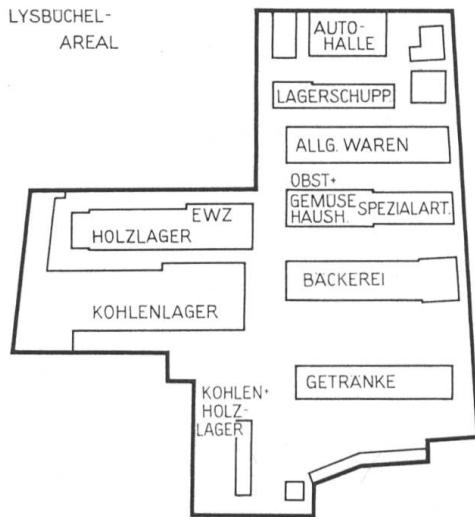


Abb. 1a Bisheriger Zustand der Produktions-, Lager- und Speditionsbetriebe Lysbüchel

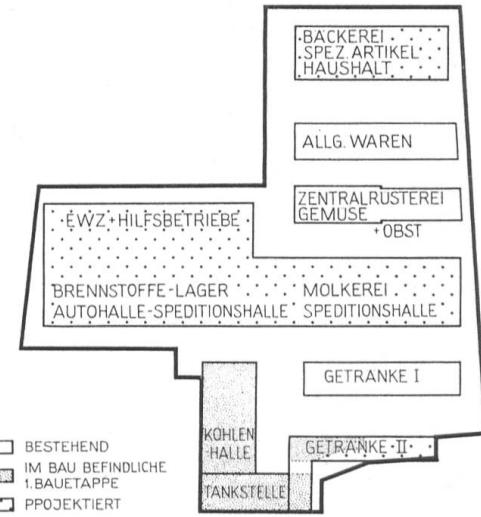


Abb. 1b Gesamtausbau, Endzustand ca. 1974

Am *Rümelinbachweg* (Hintergebäude zur Zentralverwaltung an der Birsigstrasse) sind neben Verwaltungszweigen die Abteilungen Textil- und Schuhwaren zusammen mit der modernen Schuhreparaturwerkstatt untergebracht.

Standortwahl für die Konzentration

Eine ideale Lösung wäre es gewesen, wenn der ACV auf neuem Terrain vollständig neue Anlagen hätte projektieren können. Diese Möglichkeit schied indessen aus folgenden Gründen aus:

- Der Erwerb eines Industrie-Areals von mindestens 60 000 m² Fläche, das den Anforderungen entsprochen hätte (Geleiseanschluss, tragbarer Landpreis, Standort im Wirtschaftsgebiet), schien zur Zeit unmöglich.
- 150 Mio. Franken Bauinvestierungen und 50 bis 80 Mio. Franken Einrichtungsinvestierungen würden den Rahmen der Investitionsmöglichkeiten des ACV überschreiten.

Demgegenüber bietet das Lysbüchel-Areal folgende Möglichkeiten:

- Grösse des Areals 47 000 m², davon Nutzfläche (maximale baugesetzlich mögliche Nutzfläche) 153 600 m², heute genutzt 47 660 m². Eine Verdreifachung der Nutzung ist hier möglich.
- Das Landareal steht mit Fr. 39.76 je Quadratmeter sehr günstig zu Buch.
- Der Geleiseanschluss ist neu und leistungsfähig.
- Zirka 20 Mio. Anlagewert in teils modernen Betrieben (minimale Wertzerstörung).
- Eine Konzentration sämtlicher Betriebe, mit Ausnahme der Grossmetzgerei, ist ausführbar.
- Die Lage des Areals ist wohl geographisch gesehen etwas abseits; von den Verkehrsmöglichkeiten (zukünftige Express-Strassen) aus betrachtet, jedoch nicht ungünstig gelegen (s. Situation und Verkehrsrichtungen Abb. 2a und b).
- Neuinvestition zirka 50 Mio. Franken (d. h. nur zirka ein Viertel der Investition einer vollständigen Neuanlage).

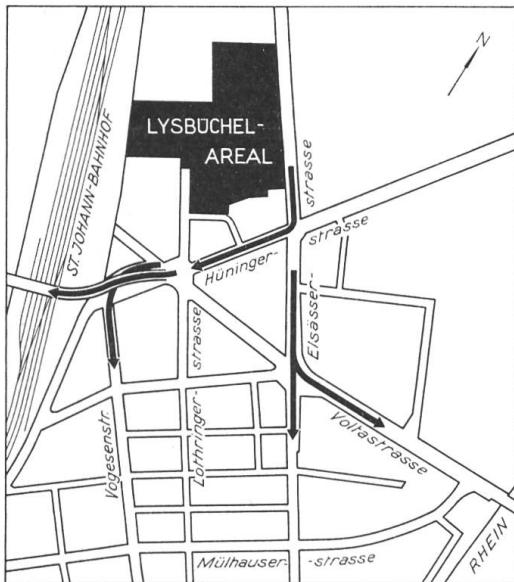


Abb. 2a Situation Lysbüchel-Areal und Verkehrsordnung Ausfahrt

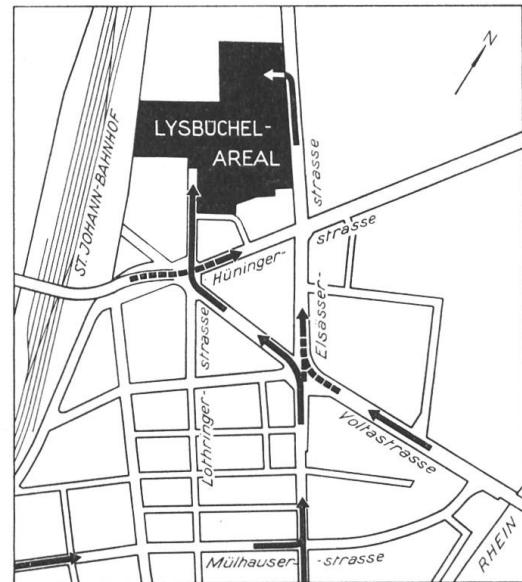


Abb. 2b Verkehrsordnung Zufahrt

Auf Grund dieser Überlegungen entschied sich die Direktion für den Ausbau des Lysbüchel-Areals und die Schaffung einer Gesamtkonzeption für diesen Ausbau.

Das Ausbauprojekt (Abb. 1b)

Der ACV erwarb im Jahre 1896 eine Parzelle von 28 800 m² und schaffte hiermit die Grundlage für die Entwicklung der Produktions- und Lagerbetriebe ausserhalb der Stadt. Eine Abtretung von 16 000 m² an die SBB zur Erweiterung des St.-Johann-Bahnhofes und ein Zukauf von Parzellen bis zum Jahre 1952 ergaben den heutigen totalen Halt von 46 316 m².

Der Antransport von Brennstoffen, Mehl, Obst und Gemüse, Kolonialwaren und Getränken erfolgt noch zu einem beachtlichen Teil auf der Schiene. Die Geleiseanlage ist neu ausgebaut worden.

Die Verkehrsverhältnisse auf der Strasse (der ACV besitzt zurzeit 120 Lastwagen) wurden in Zusammenarbeit mit der verkehrstechnischen Abteilung des Polizeidepartementes und unserer Transportabteilung neu festgelegt und der gegebenen Verkehrsordnung eingegliedert. Eine logische Ergänzung zu den Einfahrts- und Ausfahrtsrouten bildet der interne Verkehrsplan auf dem Areal selbst.

Die bestehenden und verwendbaren oder ausbaufähigen Installationen der Energieversorgung sind beträchtlich. Sie bestehen aus einer Energiezentrale (Heizwerk, Stromverteilung, Dampfaufbereitung), Unterstationen in den einzelnen Betrieben und einem Energiekanalnetz. Die Leistungsfähigkeit dieser Energiezentrale entspricht den heutigen Anforderungen; ein Ausbau ist möglich.

Die Bauobjekte (Abb. 3)

Der erste Planungsabschnitt umfasst

- | | |
|----------------|---|
| Etappe I | 1. Umschlagshalle Brennstoffe
2. Service-Station und Tankstelle
3. Grundwasserfassung und Reservoir |
| Zwischenetappe | 4. Erweiterung der Getränkeabteilung |
| Etappe II | 5. Brennstoffe (Büro- und Wohlfahrtsgebäude)
6. Kannenölabfüllung und Heizöltanks
7. Erweiterungsbau der Energiezentrale mit Leergutvernichtung |
| Etappe III | 8. Autohalle mit Büro der Transportabteilung |
| Etappe IV | 9. Bäckereigebäude |

Der zweite Planungsabschnitt umfasst voraussichtlich den Endausbau mit

1. Lager- und Speditionsräumen für den Bedarfsartikel-Sektor
2. Eventuelle Erstellung einer zentralen Frischprodukte-Speditionshalle
3. Verlegung und Neuerstellung der Molkerei

Die Detailpläne des 1. Planungsabschnittes sind weitgehend ausgearbeitet. Die Projekte der 1. Etappe sind genehmigt, die entsprechenden Kredite bewilligt und mit den Bauausführungen dieser Etappe ist zu Beginn des Jahres 1967 begonnen worden.

Die Zeittabelle wurde auf Grund eines Netzplanes ermittelt, wobei die Schaffung der Voraussetzungen für den Bau der neuen Bäckerei als wichtiges und möglichst rasch anzustrebendes Ziel eingesetzt wurde. Der für das Bäckereigebäude notwendige Bauplatz muss freigemacht werden. Der Netzplan (Abhängigkeitsschema) sieht vor, dass der Baubeginn auf Ende 1966, anfangs 1967 vorgesehen ist und dass mit dem letzten Gebäude des 1. Planungsabschnittes im Jahre 1969 begonnen werden soll. Der 2. Planungsabschnitt wird in die Jahre 1972—74 verlegt. Die Gesamtkonzeption des Ausbaues des Lysbüchel-Areals erlaubt uns auch für alle Bauten eine zentrale Zivilschutzlösung zu treffen.

Der Genossenschaftsrat des ACV beider Basel hat dieser Gesamtkonzeption seine Zustimmung erteilt und gleichzeitig die Kredite der 1. Etappe genehmigt.

Die Gesamtkonzeption erlaubt nun eine kontinuierliche Detailplanung und eine etappenweise Ausführung bis zu deren Realisierung voraussichtlich im Jahre 1974. Eine solche Planung ist nicht nur für die Betriebs- und Unternehmungsplanung unerlässlich, sie ist auch eine absolute Notwendigkeit für einen arbeitsmäßig den Betrieb nicht behindernden Ablauf. Auch im Hinblick auf die Vorbereitung der Detailpläne, Arbeitsvergebungen und Bauausführung und nicht zuletzt für die rechtzeitigen Finanzierungsdispositionen stellt diese Gesamtplanung der Produktions-, Lager- und Speditionsbetriebe eine sehr wertvolle Grundlage dar.

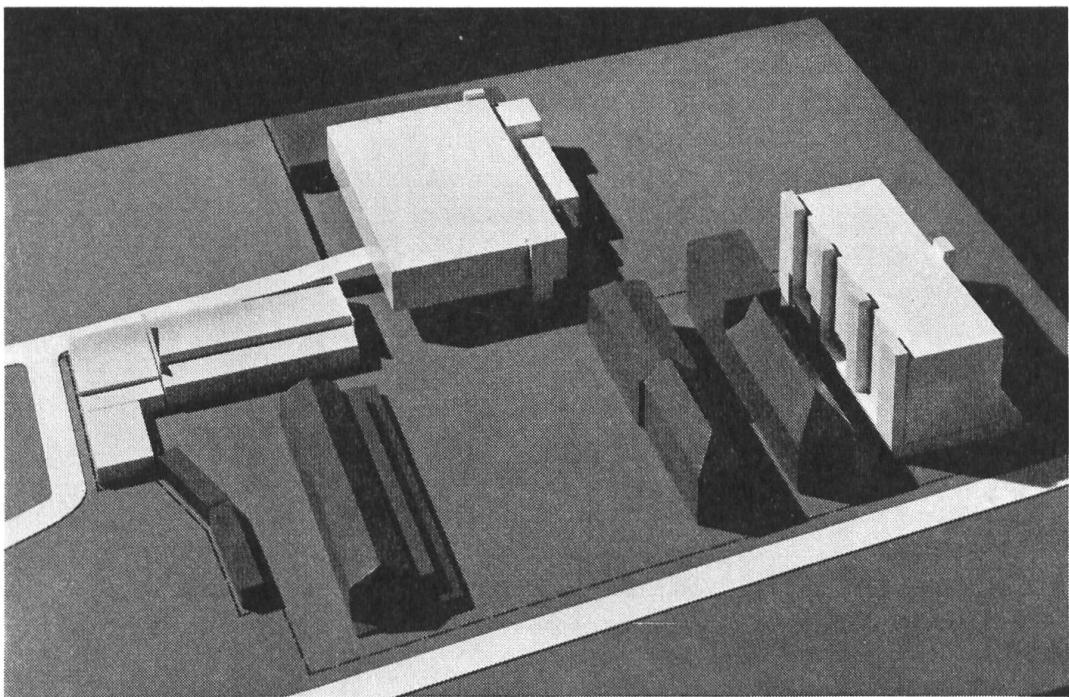


Abb. 3 Bauten des ersten Planungsabschnitts

II Die Planung der Verkaufsstellen

Im September 1865 nahm der ACV mit der Eröffnung seines ersten Ladens am Spalenberg seine Tätigkeit der Warenvermittlung auf. Durch Fusionen mit Konsumgenossenschaften in der Umgebung Basels wurde das Tätigkeitsgebiet über den Stadtkanton hinaus entwickelt und umfasst die untern Bezirke des Baselbietes, sowie einige Gemeinden im solothurnischen Birseck und im bernischen Bezirk Laufen. Neben der räumlichen Ausbreitung des Verkaufsnetzes ist auch die Ausweitung des Sortimentes ausserordentlich gross. Neben der im Lebensmittel-Detailhandel wohl grössten Sortimentsbreite, wurde die Vermittlung von Bedarfsartikeln aller Art eingefügt.

In einem nahezu ständigen Wachstum der Zahl der Verkaufsstellen — mit Unterbrüchen während der Zeit des Filialverbotes während der Krisenjahre — wurde im Jahre 1958 die Spitze mit total 310 Verkaufsstellen erreicht.

Das sich neu entwickelnde Verkaufssystem der Selbstbedienung und Selbstwahl erforderte die planmässige Umstellung, den Um- und Neubau der Lebensmittel-Bedienungsläden zu Selbstbedienungsfilialen. Dies erheische im weitern auch die sukzessive Integration der vielen Metzgereifilialen in die sogen. Supermärkte. Dieser Umstellungsprozess führte dazu, dass der ACV Ende 1966 von 150 Lebensmittelverteilstellen noch 45 im Bedienungssystem führte. Bei diesen Anstrengungen zur Modernisierung der Verkaufsstellen wurden noch zwei weitere Ziele verfolgt: die Reduktion der

Verkaufsstellen überhaupt, um mit weniger Personal und einer Vereinfachung der Verteilorganisation die Kosten zu senken und um mit grösseren Verkaufsräumen und einem übersichtlichen Warenangebot einen besseren und raschen Warenumschlag zu ermöglichen. Auf dem Wege dieser Bemühungen hat der ACV erreicht, dass Ende 1966 noch insgesamt 201 Verkaufsstellen betrieben wurden, mit einem Gesamtumsatz von 296 Mio. Franken. Demgegenüber bestanden im Jahre 1958 310 Verkaufsstellen mit einem Umsatz von 172 Mio. Franken.

Nun entschloss sich die Direktion des Unternehmens, analog der Planung der Umbauetappen, eine aufs Jahr 1980 ausgerichtete Umsatzvolumen-Prognose ermitteln zu lassen. Diese Prognose sollte das Konsumpotential im Tätigkeitsgebiet des ACV errechnen und ausserdem die Grundlagen der Planung der Verkaufsstellen mit den folgenden Faktoren darlegen:

1. Marktanteil des ACV am gesamten Detailhandel heute, 1970 und 1980.
2. Kaufkraftentwicklung der Bevölkerung.
3. Aufgliederung dieser Gesamtergebnisse auf die Quartiere der Stadt und die einzelnen Gemeinden der Region.
4. Ermittlung von Planungsgebieten.

Unser diesbezüglicher Auftrag an die Prognos AG lautete auf Untersuchungen in bezug auf das Konsumpotential und das Filialnetz und die Investitionsplanung des ACV in Basel und Umgebung bis zum Jahre 1980.

Das Ergebnis liegt vor, und der ACV hat die in den letzten Monaten getroffenen Entscheide für Neubauten von Supermärkten bereits auf das Untersuchungsergebnis ausgerichtet. Zusammenfassend können zu dieser in der Schweiz erstmalig durchgeföhrten Erforschung der Konsumentwicklung Angaben über die Untersuchungsmethode, das Gesamtergebnis und die sich für den ACV ergebenden Schlussfolgerungen gemacht werden.

Der Untersuchungsablauf

Die Untersuchung wurde in drei Stufen aufgebaut. Stufe I diente der Bestimmung des Konsumpotentials für die Gegenwart und für die Prognose-Zeitpunkte 1970 und 1980. In Stufe II wurden die zu erwartende Entwicklung im Gesamtraum wie auch in den Planungsgebieten analysiert und die Bestimmungsfaktoren des Wachstums, wie der daraus abzuleitenden Konsequenzen für die Unternehmungspolitik erarbeitet. In Stufe III wurden schliesslich die Zahl, Grösse und für das Stadtgebiet die denkbare Lage der einzelnen Filialen berechnet.

Die Bestimmung des Konsumpotentials

Ausgehend von einer intensiven Analyse der Situation der Gegenwart wurde das Konsumpotential für die einzelnen Untersuchungs-Teilräume — Quartiere und Gemeinden — für die Jahre 1970 und 1980 ermittelt. Als Einflussgrössen wurden bei diesen Arbeiten die Bevölkerungsentwicklung, die Einkommensveränderungen, sowie die Haushaltstruktur berücksichtigt.

Grundlagen für die Errechnung des Konsumpotentials bilden

1. Die Wohnbevölkerung

- a) Die Wohnbevölkerung des Untersuchungsgebietes und deren Verteilung auf Stadt und Land.
- b) Die Wachstumsraten 1941 bis 1963 und die Ermittlung des Bevölkerungszuwachses bis 1980 aus Geburtenzuwachs und Wanderungssaldo.
- c) Die Struktur und Strukturveränderung der Haushalte.
- d) Die Altersstruktur der Bevölkerung.

2. Die Einkommen (Kaufkraft)

- a) Die Ermittlung aus Steuergrundlagen der Wehrsteuerstatistik, entsprechend einem Auswahlkriterium und unter Wahrung des Steuergeheimnisses.
- b) Die regionale und quartierweise Einkommensverteilung.
- c) Die personelle Einkommensverteilung (Einkommen pro Kopf der Steuerpflichtigen).

3. Das Konsumpotential

Haushaltgrösse, Einkommen und Konsum ermittelt mit dem Rechenvorgang durch den dreidimensionalen Raum mit der Haushaltgrösse, dem Einkommen und den monatlichen Ausgaben für Lebensmittel (später noch für Genussmittel, Textilien und Haushaltartikel) unter Heranziehung der Haushaltrechnungen. An der Ermittlung der Konsumprognose ist interessant, dass sich die Arbeitsgruppe der sog. «Cross Section Analysis» bediente. Die Querschnittsanalyse einer fest abgeschlossenen Periode geht von der Annahme aus, dass ein Haushalt, der heute arm ist und z. B. 1980 einen gewissen Wohlstand erreicht haben wird, sich 1980 genau so verhält wie ein typischer wohlhabender Haushalt von heute.

4. Die Umsätze des Einzelhandels

In Ermangelung einer Detailhandels-Statistik wurden die Umsätze der Grossverteiler, sowie die auf Grund eines Modells ermittelten Umsätze des mittelständischen Einzelhandels ermittelt. Damit wurden erstmals für den Wirtschaftsraum Basel Marktanteile der Konkurrenten ermittelt.

Die Prognose im Gesamtraum Basel

Aus den vorstehend nur in den Hauptzügen skizzierten Untersuchungsmethoden sind z. B. folgende Endresultate für den gesamten Untersuchungsraum entstanden:

		Stadt	Land	Total
<i>Wohnbevölkerung</i>	1964	233 088	116 128	349 216
	1970	247 500	137 446	384 946
	1980	261 000	165 600	426 600
<i>Haushaltungen</i>	1960	79 954	29 335	109 289
	1970	91 044	43 347	134 391
	1980	98 671	54 507	153 178
<i>Haushaltgrösse</i>	1960	2,8	3,3	2,9
	1970	2,7	3,2	2,9
	1980	2,6	3,0	2,8

Einkommen nach Klassen	Stadt		Land			
	1961/62	1980	1961/62	1980		
	in Prozenten					
0 — 8999	18,4	24,0	17,0	23,0		
9 000 — 17 999	43,8	52,0	36,5	49,0		
18 000 — 24 999	11,4	11,0	10,9	12,0		
25 000 — 49 999	10,7	10,0	13,0	9,0		
50 000 und mehr	15,7	3,0	22,6	7,0		
<hr/>						
<i>Umsätze des Einzelhandels</i>	1963	1964	1965			
Total	471 Mio. Fr.	520 Mio. Fr.	570 Mio. Fr.			
pro Einwohner	Fr. 1310.—	Fr. 1410.—	Fr. 1560.—			
<hr/>						
<i>Prognose</i>	1970	1980				
Total	596 Mio. Fr.	706 Mio. Fr.				
ausgehend von 1963	+ 26,5 %	+ 44,9 %				
<hr/>						
<i>Entwicklung des Konsumpotentials im gesamten Untersuchungsgebiet</i>						
	1963 Mio. Fr.	1963— 1970	1970 Mio. Fr.	1970— 1980	1980 Mio. Fr.	1963— 1980
absolut real	458		578		682	
Zunahme		26 %		18 %		48,7 %
absolut nominal	458		693		1024	
Zunahme		51,2 %		47,6 %		123,1 %

Wenn nicht besonders bemerkt, handelt es sich überall um Vergleiche auf Realwerten ohne Berücksichtigung der Geldentwertung.

Das gesamte Konsumpotential dürfte sich, ausgehend von der Basis 1963, bis 1980 real um 48,7 Prozent und nominal sogar um 123,1 Prozent verändern.

Diese Gesamtwerte bauen sich auf aus Quartier- und Gemeindeergebnissen. Der Stadtkanton wurde in 21 und das übrige Untersuchungsgebiet in 19 Zählgebiete, total also 40 Zählkreise eingeteilt.

Die Resultate eines Zählkreises X im Kanton Basel-Stadt sehen wie folgt aus:

	1964	1970	1980
Wohnbevölkerung	20 540	22 400	23 400
Haushaltungen	7 495	8 615	9 360
Haushaltungsgrösse	2,6	2,6	2,5
Wohndichte 1960	auf 122,3 ha = 161 E/ha		

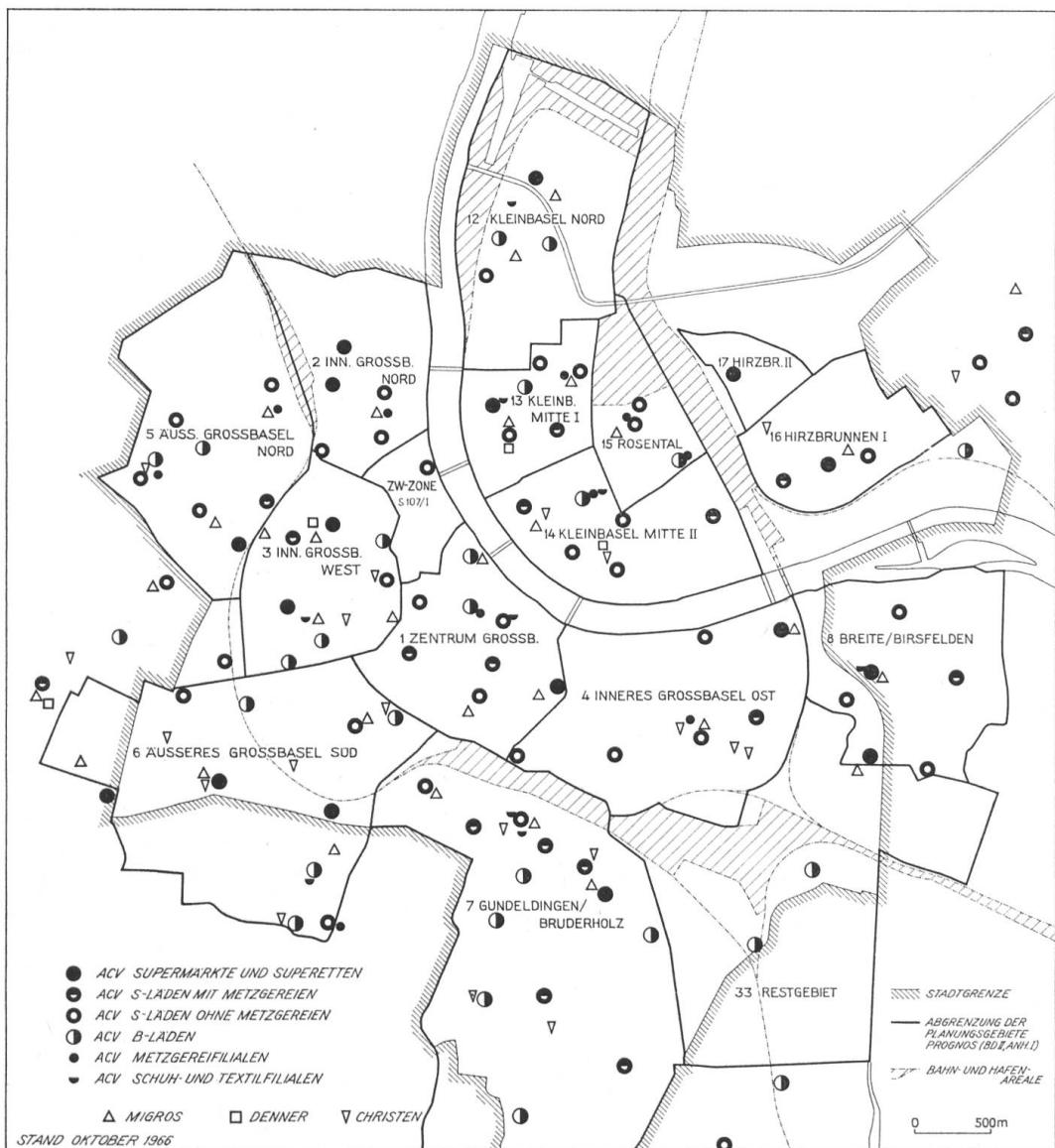


Abb. 4

Einkommen	1961/62	1970	1980	in Mio. Fr.
I 0—8 999	22,4 %	33,0 %	22,0 %	29,2
II 9 000—17 999	55,4 %	53,0 %	62,0 %	73,3
III 18 000—24 999	10,0 %	10,0 %	9,0 %	13,0
IV 25 000—49 999	6,8 %	3,0 %	6,0 %	8,8
V 50 000 und mehr	5,4 %	1,0 %	1,0 %	7,0
Umsätze des Einzelhandels pro Einwohner	1965: 30,089 Mio. Fr. 1965: Fr. 1460.—	1970: 31,1 Mio. Fr.	1980: 35,7 Mio. Fr.	

Aus den errechneten Marktanteilen des ACV in den einzelnen Zählgebieten ergeben sich Schlüsse über die Leistungsfähigkeit des Unternehmens, den Zustand des Ladennetzes und die Umsatzreserven.

In der Untersuchung wird empfohlen, das gesamte Untersuchungsgebiet in 33 Planungsgebiete einzuteilen. Ausgehend von den ermittelten Prognosen bezüglich Konsumpotential und Marktanteil sind pro Planungsgebiet die entsprechenden, nach Quadratmetern bemessenen Verkaufsflächen vorzusehen. Eine Karte der Planungsgebiete weist auf die möglichen Standorte hin. Entscheidend ist nicht die genaue Standortbestimmung, sondern die Beachtung des Planungsgebietes und der Größenordnung der Verkaufsstelle im richtigen Verhältnis zum Konsumpotential und Marktanteil 1980.

Die Schlussfolgerungen führen zu einem Idealplan (Abb. 4). Das bestehende kurzfristige Bauprogramm wird dementsprechend überprüft, und es ist nun Aufgabe der Geschäftsleitung, bis zum Jahre 1980 möglichst nahe an das Idealziel heranzukommen. Gemäss dem Marktanteil und aufgebaut auf die Planungsgebiete müsste die Vermittlung von Waren aller Art durch den ACV im Jahre 1980 in zirka 33 Einkaufszentren und einer Anzahl Verteilstellen in entlegenen Gemeinden und Quartieren mit 23 200 m² (ohne Kaufhäuser der Innerstadt) erfolgen und dabei einen Lebensmittelumsatz von 255 Mio. Franken erzielen.

LA COOPÉRATIVE DE CONSOMMATION DES DEUX BALES ET SES PROJETS D'ACHÈVEMENT (Résumé)

Au seuil du 2^e siècle de son existence, la plus grande des coopératives de consommation suisses s'occupe de projets de développement et d'achèvement et essaie de créer, à l'aide d'une conception générale, la base pour venir à bout de ses tâches futures.

Il faudra réorganiser et centraliser les services de production, d'entrepôts et d'expédition du Lysbüchel, près de la frontière St-Louis. En outre, on a dressé un plan de répartition des magasins à la ville et à la campagne en se basant sur un pronostic des chiffres d'affaires pour les années 1970 et 1980. Selon la part qu'elle a au marché, la Coopérative de consommation des deux Bâles devrait, en 1980, débiter des marchandises de tous les genres dans environ 33 centres d'achat (sans compter les grands magasins se trouvant au centre de la ville) et dans un certain nombre de magasins dans des communes et quartiers éloignés. (1966 : 201 magasins.)

(Trad. P. Balmer)