

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 9 (1968)  
**Heft:** 1  
  
**Rubrik:** Landschaft im Wandel

### **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:** 07.01.2026

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

## Landschaft im Wandel



## Ein Atlas der Naturgüter in der Regio

Unter Naturgütern sind die von der Natur der Erde gebotenen Elemente zu verstehen, die dem Menschen für den Aufbau seiner physischen und kulturellen Existenz zur Verfügung stehen, die aber auch für beides die unentbehrliche Voraussetzung bilden. Der Begriff entspricht etwa dem englischen Ausdruck «natural resources», den man mit «Bodenschätze» wiedergeben kann. Er ist insofern enger, als er nicht vor allem die mineralischen Nutstoffe meint, da diese als Voraussetzung für die menschliche Existenz nicht an allererster Stelle stehen. Er ist insofern weiter, als er auch andere, dem Menschen nicht unmittelbar materiell dienende Naturprodukte einschliesst.

Allen diesen Naturgütern kommt die Eigenschaft zu, dass ihr Vorrat, ähnlich wie bei den mineralischen Bodenschätzen, endlich ist, und dass ihre Menge infolgedessen verringert, auch erhalten, nicht aber vermehrt werden kann. Es zählen dazu der fruchtbare *Boden*, das trinkbare *Wasser*, die atembare *Luft*, als die das physische Dasein des Menschen unmittelbar bedingenden Elemente. Dazu kommen die zwei Elemente, die die Umwelt konstituieren, in der das geistige Wesen des Menschen entsteht: die natürliche *Landschaft* und die natürliche *Tier- und Pflanzenwelt*.

Alle diese Naturgüter unterliegen in der Region Basel, wie allerdings auch anderswo, einem mit reissender Geschwindigkeit vor sich gehenden Prozess der Zersetzung und Zerstörung. Am geringsten ist davon bei uns die Luft betroffen. Ihr Zustand entspricht wohl ungefähr dem der Gewässer vor 40 Jahren, als die Verunreinigung ihren Anfang nahm, ohne dass man die später eintretenden Folgen schon erkannt hätte. Die Beschaffung eines für die anwachsende Bevölkerung und den sich erhöhenden industriellen Bedarf genügenden Vorrates an trinkbarem Wasser ist heute zu einer schwer lösbaren und beträchtliche Aufwendungen erfordernden Aufgabe geworden. Der fruchtbare Ackerboden schwindet in beschleunigtem Tempo dahin. Die inländische Nahrungsproduktion müsste im Fall eines neuen Weltkonfliktes von noch schlechteren Voraussetzungen ausgehen als im letzten Krieg. Tritt aber infolge des Wachstums der Weltbevölkerung die Ernährung der Menschheit in ein kritisches Stadium, so könnte auch bei uns, selbst ohne Krieg, Nahrungsknappheit eintreten.

In einem Zustand fortschreitender Zersetzung befindet sich, weit über das Wohngebiet Basels hinaus, die natürliche Landschaft. Das zu erwartende weitere Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft lässt voraussehen, dass bis in 30 Jahren von den Tälern des Rheins, der Birs, der Ergolz und der Wiese nichts mehr zu sehen sein wird, sondern dass, bis weit hinauf, städtische Siedlung ohne Unterbrechung die Niederungen bedecken wird. Die Höhen zwischen den Tälern werden durch Wohn- und Verkehrsbauten ebenfalls weitgehend ihrer natürlichen Gestalt entfremdet sein.

Die freilebende Tier- und Pflanzenwelt erleidet seit hundert Jahren immer schwerer werdende Verluste, sowohl was die Zahl der Arten wie den Bereich der Vorkommen und Standorte betrifft. Für manche heute vor dem

Aussterben stehenden Arten ist die Erhaltung letzter Lebensgebiete dringende Notwendigkeit.

Die Wohnbevölkerung in der Region Basel wird sich, bei gleichbleibendem Zuwachs, bis zum Jahre 2000 ungefähr verdoppeln, im schweizerischen Teil wahrscheinlich um einige Zeit früher. Alle unsere Naturgüter werden einer verdoppelten, oder eher verdreifachten Beanspruchung ausgesetzt sein; und da auch nach zwei oder mehr Generationen noch Menschen in unserer Gegend zu leben haben werden, wird in irgendeinem Zeitpunkt, gewiss nicht viel später als 2000, die Frage des Vorrates an Naturgütern eine unmittelbare Frage der Weiterexistenz sein. Dann wird es schwierig sein, Abhilfe zu finden, ähnlich wie heute beim Wasser.

Um nun der Öffentlichkeit und den planenden Behörden ein klares Bild über die aktuelle Situation und die Möglichkeiten ihrer späteren Entwicklung zu verschaffen, ist der Gedanke entwickelt worden, im Anschluss an den *Strukturatlas* der Regio Basiliensis, einen entsprechenden *Atlas der Naturgüter* in der Regio Basiliensis anzufertigen. Dieser Atlas soll auf der je notwendigen Zahl von Kartenblättern den Zustand der Landschaft nach ihrem verschiedenen Grad der Erhaltung und Zersetzung wiedergeben; er soll den Schwund des fruchtbaren Bodens zeigen; es sollen weiter die Vorräte an Trinkwasser oberirdisch und unterirdisch dargeboten und ein Wassergütekataster beigegeben werden.

Eine Kartierung der Pflanzengesellschaften wird die gemeinen und die besonderen, seltenen Lebensgemeinschaften darstellen, wobei die Verbreitung des tierischen Lebens, soweit wie möglich, in jenen erfasst werden soll. Von speziellen oder als Typen geeigneten Tierarten sollten Bestand und Verbreitung in eigenen Aufnahmen wiedergegeben werden.

Eine besondere Arbeitsgruppe hat sich unter dem Patronat der Regio Basiliensis gebildet, um diese Arbeiten an die Hand zu nehmen. Ihr gehören, ausser Vertretern des Naturschutzes, Vertreter des Geographischen und des Botanischen Institutes der Universität und des Nordwestschweizerischen Verbandes für Gewässerschutz an. Die Vorstudien sind bis heute so weit fortgeschritten, dass die Möglichkeiten zur Verwirklichung des Planes ersichtlich sind. Die botanischen und geographischen Institute in Freiburg und Strassburg haben ihr prinzipielles Einverständnis zur Mitwirkung an den Arbeiten auf ihrem Landesteil gegeben. Bald wird es notwendig sein, die finanziellen Mittel für die Durchführung des Planes flüssig zu machen und die wissenschaftlichen Hilfskräfte, deren er bedarf, zu gewinnen.

Nicht nur das physische Fortbestehen des Menschen beruht auf einer das Lebensnotwendige in genügendem Umfang hervorbringenden Natur, nicht nur bedarf die einer unaufhaltsamen Industrialisierung verfallende Bevölkerung eines grösser werdenden Erholungsraumes; im Umgang mit freilebendem Tier, wilder Pflanze, lebendiger Landschaft, die seine natürliche und unentbehrliche Lebensumwelt bilden, ist der Mensch erst fähig, seine wahrhaft menschlichen Möglichkeiten zu verwirklichen und zu seiner geistigen Natur zurückzufinden.

*Rudolf Massini, Basel*

## Baselland plant den Vorortsverkehr der Stadt Basel

Seit einigen Jahren besteht im Kanton Basel-Landschaft eine *Kantonale Expertenkommission für die Ausarbeitung einer Studie über die öffentlichen Verkehrsmittel im Leimen- und Birstal*. Im Auftrag dieser Kommission wurde durch eine Arbeitsgruppe (E. Böhlinger AG, Verkehrsingenieurbüro, Oberwil; Schwörer & Bütler, dipl. Architekten, Planungsbüro, Liestal; Dr. W. Maurer, Volkswirtschaftler, Basel) ein Bericht verfasst, der sich speziell auch mit der Zweckmässigkeit der Einschienebahn für den Vorortverkehr zu befassen hatte.

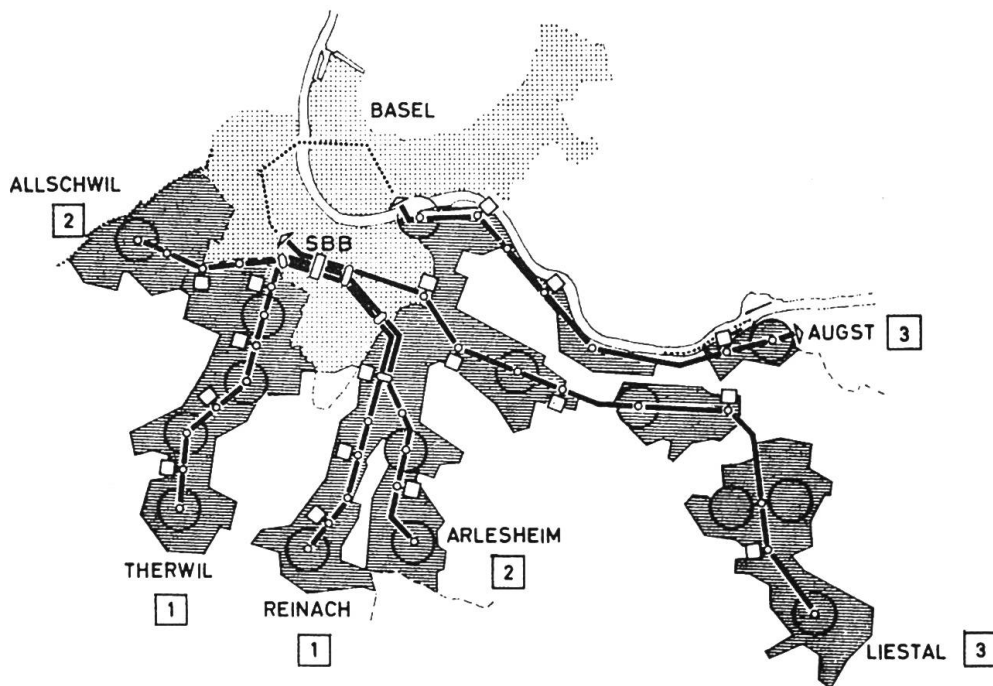


Abb. 1 Netzplanung der Hohen Schiene

- |                |                     |                |
|----------------|---------------------|----------------|
| ≡ Baugebiet BL | ⋮ Baugebiet BS      | — Hohe Schiene |
| □ Bahnhöfe     | ○ Auffangparkplätze |                |

(Cliché: Schweiz. Technische Zeitschrift)

Der Studie liegen die Schätzungen über die Bevölkerungsbewegung im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel zugrunde, wonach die Einwohnerzahl von heute 350 000 auf 470 000 im Jahre 1980 und auf gegen 700 000 im Jahre 2000 steigen dürfte. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich voraussichtlich in der Stadt Basel von heute 150 000 auf 210 000 im Jahre 1985 vermehren, wobei sich die Zahl der nicht in Basel wohnenden Arbeits-

kräfte von heute 35 000 auf 70 000 erhöhen wird. Schon 1985 ist somit mit der doppelten Zahl von täglichen Pendlern zu rechnen. Der durchschnittliche Arbeitsweg der Pendler liegt heute etwa bei 7 km. Mit der Verlagerung der Wohngebiete gegen den Rand der Agglomeration und der Zunahme der Arbeitsplätze im Kern ist mit einer Ausdehnung des Durchschnittswegs auf zirka 10 km zu rechnen.

Aus diesen Prognosen muss gefolgert werden, dass bereits 1985 eine verdoppelte Zahl von Pendelwanderern einen eineinhalbfachen Arbeitsweg zurücklegen wird, so dass sich die Zahl der im Pendlerverkehr täglich zurückzulegenden Personenkilometer verdreifachen wird. Da wir uns in der Schweiz ausserdem rasch der Vollmotorisierung der Bevölkerung (3 Einwohner pro Motorfahrzeug) nähern, stehen die Verkehrsplaner vor der gewaltigen Aufgabe, die künftigen riesigen Verkehrsströme zu bewältigen.

Der Kanton Basel-Landschaft hat in vorbildlicher Weise seine Verkehrsplanung rasch vorangetrieben und für das Gebiet Leimental-Birstal einen Regional-Strassennetzplan aufgestellt, der vom Landrat genehmigt worden ist. Das künftige Verkehrsaufkommen kann aber unmöglich allein durch den Strassenbau bewältigt werden; ebenso notwendig ist ein sinnvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Wenn es gelingt, den Grossteil des Pendlerverkehrs in den Stosszeiten durch öffentliche Verkehrsmittel aufzufangen, sind die Verkehrsanlagen leistungsfähig genug, auch den tagsüber anfallenden Verkehr zu bewältigen.

Das öffentliche Verkehrsmittel der Zukunft muss so attraktiv gestaltet werden, dass es gelingt, die Pendler von der Benützung des eigenen Motorfahrzeuges abzuhalten. Zu diesem Zwecke muss es die folgenden Anforderungen erfüllen:

- kurze Fahrzeit
- häufige Fahrgelegenheiten
- bequeme Fahrt
- Sicherheit
- niedriger Fahrpreis.

Daneben erfordern die Umstände:

- minimalen Verkehrsflächenbedarf
- maximale Leistungsfähigkeit
- geringe Erstellungs- und Betriebskosten
- rasche Bauzeit
- keine Abgase
- wenig Betriebspersonal.

Die Arbeitsgruppe hat festgestellt, dass alle konventionellen Systeme (Tram, Bus, Trolleybus, Vorortsbahn) diese Forderungen nur teilweise erfüllen und dass sie deshalb zu wenig attraktiv sind. Eine Untersuchung im Leimental hat z. B. ergeben, dass sich im Einzugsgebiet der Birsigthalbahn nur 14 % aller Pendler der Bahn bedienen.

Aus diesem Grunde schlägt die Arbeitsgruppe für die Bewältigung des Nahverkehrs im Leimen- und Birstal die Erstellung eines neuen, unkonven-

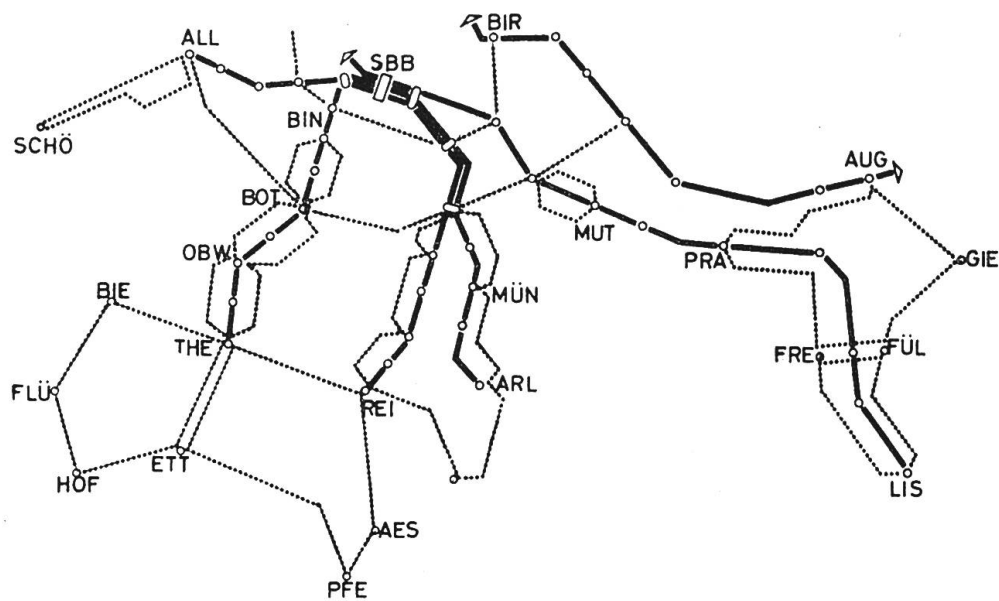


Abb. 2 Netzplanskizze für Hohe Schiene und Zubringerbuslinien

..... Buslinien      — Hohe Schiene      ○ Bahnhöfe

(Cliché: Schweiz. Technische Zeitschrift)

tionellen Verkehrsmittels in der Form der *Einschienenbahn* (Monorail) vor. Diese würde — als «Hohe Schiene» gestaltet — die Vororte im Sinne einer Schnellbahn mit der Stadt verbinden. Ihre Hochlage würde einen unbehinderten, kreuzungsfreien Betrieb erlauben, der zudem durch die Verwendung von Gummireifen geräuscharm gestaltet werden könnte. Mit nur drei Linien sollten die basellandschaftlichen Siedlungsgebiete an die Stadt angeschlossen werden können. Es wären dies:

Linie 1: Von Therwil durchs Birsigtal über den Bahnhof Basel SBB und weiter nach Reinach.

Linie 2: Von Allschwil dem Dorenbach entlang über den Bahnhof SBB bis Arlesheim.

Linie 3: Von Liestal über Pratteln, Muttens zum Bahnhof SBB (dann durch die Stadt auf einer Linie, die noch festzulegen wäre) und über Birsfelden über die Häfen und Industriegebiete am Rhein bis Augst, evtl. bis Rheinfelden.

Eine Fahrzeitberechnung, die von einer Maximalgeschwindigkeit von 72 km/h, Stationshalten von 20 Sekunden und Zugfolgen von 1 Minute in den Stosszeiten ausgeht, sieht beispielsweise für einzelne Strecken folgenden Zeitbedarf vor:

Allschwil — Basel SBB	7	Minuten
Therwil — Basel SBB	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Minuten
Arlesheim — Basel SBB	11	Minuten



Der Vorschlag der Arbeitsgruppe geht von der Konzeption eines relativ weitmaschigen Netzes mit einigen wenigen Hauptlinien aus, die dank dem grossen Verkehrsaufkommen rationell und mit kurzen Zeitintervallen bedient werden können. Dies ist für den Vorortsverkehr einem feiner verästelten, engmaschigeren Netz, das jedoch grössere Fahrplanabstände erfordern würde, vorzuziehen. Um das Agglomerationsgebiet vollständig zu erfassen, ist für die äusseren Regionen und für die Zonen zwischen den Schnellbahnlinien der Einsatz von konventionellen Verkehrsmitteln vorgesehen, die an geeigneten Übergangspunkten den Anschluss an die Einschienenbahn gewährleisten. Überdies müssten an einigen Schnellbahnstationen grössere Parkplätze errichtet werden, um den aus abseits gelegenen und daher vom öffentlichen Verkehr nicht berührten Wohnzonen zufließenden privaten Verkehr aufzufangen.

Mit der Ausarbeitung dieser Studie ist die Diskussion um die Verkehrsbedienung der Basler Vororte in wertvoller Weise bereichert worden. Unabhängig von der Gestaltung der wichtigsten Radiallinien muss auf jeden Fall das Netz des öffentlichen Verkehrs erweitert und engmaschiger gestaltet werden. Die Basler Region bedarf insbesondere neuer Querlinien, wie z. B. vom Leimental ins Birseck. Auch müssen die Ausbaumöglichkeiten der bestehenden Verkehrsmittel eingehend geprüft werden. So wäre es auch ausserordentlich wertvoll, von den SBB für die Basler Region eine ähnliche Studie zu erhalten, wie sie kürzlich im Auftrag des Berner Tiefbauamtes über die Möglichkeiten eines Nah-Schnell-Verkehrs im Einzugsgebiet der Stadt Bern erstellt worden ist.

*Hans-Ulrich Sulser, Basel*

## In Sisseln entsteht eine Vitaminfabrik

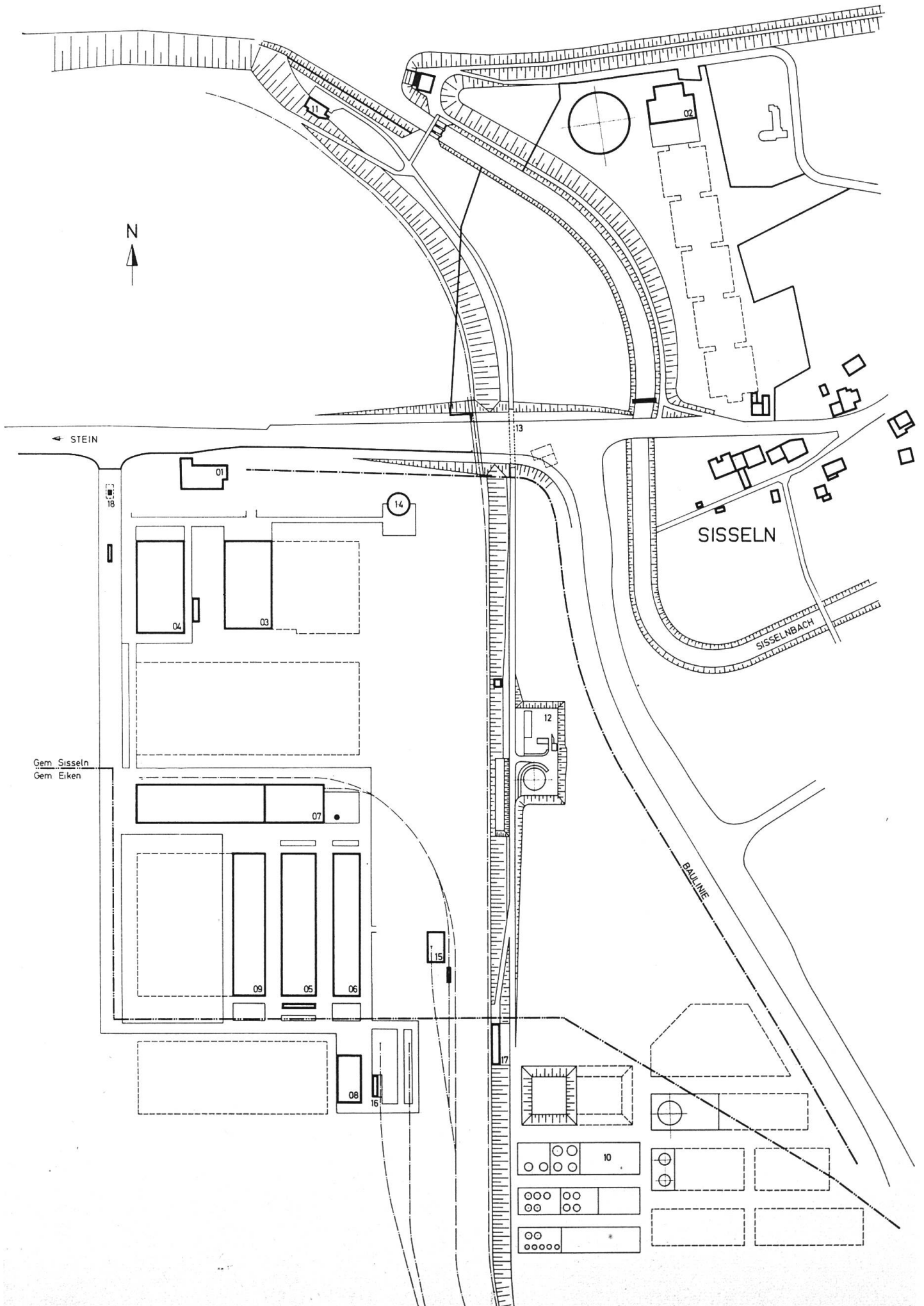
Die Vergrösserung der inländischen Produktion, verbunden mit den notorisch knappen Raumverhältnissen in der Stadt Basel, hat die Basler chemische Industrie schon wiederholt zum Ausweichen in benachbarte Gebiete gezwungen, die zudem auch noch den Vorteil potentieller Arbeitskraftreserven aufweisen.

---

Übersichtsplan der Roche Sisseln AG. (Cliché: Roche-Zeitung)

- |                            |                                 |
|----------------------------|---------------------------------|
| 01 Aushilfslager / Wohnung | 10 Zentrales Tanklager          |
| 02 Rheinwasserpumpwerk     | 11 Auslaufbauwerk               |
| 03 Lagerhalle              | 12 Abwasserreinigungsanlage Süd |
| 04 Rovimix-Betrieb         | 13 Unterführung                 |
| 05 Fabrikationsgebäude     | 14 Wasserturm                   |
| 06 Betriebstanklager       | 15 Lokomotiv-Remise             |
| 07 Feststofflager          | 16 Fassentladestelle            |
| 08 Kesselhaus              | 17 Chemikalienpumpstation       |
| 09 Hilfsbetriebe           | 18 Porte                        |

← RHEIN



Zur Zeit ist eine starke Industrialisierung des aargauischen Hochrheintales im Gange, an der sämtliche grossen Basler Chemiefabriken beteiligt sind. Das Werk Stein der Ciba AG ist bereits seit einigen Jahren im Betrieb, die J. R. Geigy AG baut in Kaisten, die Sandoz AG hat sich in Schwaderloch Landreserven sichergestellt, und die *F. Hoffmann-La Roche & Co. AG* erstellt in Sisseln eine Vitamin-A-Fabrik.

Das Areal dieses neuen Werkes erstreckt sich am Ostrande des Sisslerfeldes von der Mündung der Sissle in den Rhein etwa 600 m gegen Süden und schliesst Gebiete der Gemeinden Sisseln und Eiken ein. Das eigentliche Fabrikareal liegt südlich der Hauptstrasse Basel-Koblentz und umfasst neben den eigentlichen Fabrikationsgebäuden umfangreiche Nebenanlagen, wie Lagerhallen, Tanklager, Kesselhaus, Abwasserreinigungsanlagen und Wasserturm. Das Werkareal ist durch einen Geleiseanschluss mit der Station Sisseln verbunden, um die Warenzu- und -abfuhr auf der Schiene sicherzustellen. Für das Jahr 1970 wird im Vollbetrieb mit einem täglichen Warenumschlag von 140 Tonnen gerechnet.

Das zentrale Tanklager für die Chemikalien liegt etwas abgesondert im Süden des Areals. Es umfasst 25 Tanks von 63 bis 4000 m<sup>3</sup>, die mit den 32 Tanks des Betriebstanklagers von 10 bis 63 m<sup>3</sup> durch ein Rohrleitungsnetz von 10500 m Länge verbunden sind.

In der Nähe der Hauptstrasse steht das Wahrzeichen der Fabrik, der 59 m hohe Wasserturm, dessen Reservoir von 1000 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen auf einem schlanken Betonrohr aufgesetzt ist. Sein Wasservorrat dient als Betriebs- und Löschwasserreservoir bei Stromausfall. In diesem Fall reicht die Wassermenge aus, um die in Frage kommenden Apparaturen während 5 bis 15 Minuten nachzukühlen, damit in dieser Zeit der Fabrikationsprozess gefahrlos gestoppt werden kann. Überdies stehen dann noch weitere 200 m<sup>3</sup> Löschwasser zur Verfügung.

Neben der für eine chemische Industrie mit grossem Wasserverbrauch unerlässlichen Abwasserreinigungsanlage, die am linken Ufer der Sissle erstellt wird, musste auch eine leistungsfähige Wasserversorgung vorgesehen werden. Diesem Zweck dient ein Rheinwasserpumpwerk, das am rechten Sissle-Ufer, bei deren Mündung in den Rhein, errichtet wurde. Seine vier Pumpen weisen eine Leistung von 750 Liter pro Sekunde auf und gewährleisten die Kühlwasserversorgung des Werkes.

Die Betriebsaufnahme des Werkes erfolgt sukzessive nach Fertigstellung der einzelnen Bauteile, wobei der Vollbetrieb im Jahre 1970 aufgenommen werden soll. Entsprechend wird sich auch die Belegschaft allmählich vergrössern, was in den nächsten Jahren zu einer stark erhöhten Wohnbautätigkeit in den umliegenden Gemeinden führen wird.

*Hans-Ulrich Sulser, Basel*

## Geigy baut in Kaisten

Durch die Umgestaltung des Geigy-Werkareals beim Badischen Bahnhof in Basel sind die meisten der bisherigen Fabrikationslokale geschlossen worden und haben umfangreichen Neubauten für die Forschung und die Verwaltung Platz gemacht. Die Geigy-Werke Schweizerhalle sind damit zur Hauptfabrikationswerkstätte des Geigy-Konzerns auf Schweizer Boden geworden. Aber auch dieses Werk nähert sich dem Endausbau, und weitere Landreserven stehen dort nicht mehr zur Verfügung. Um die Produktionsbasis des Stammhauses auf Schweizer Boden zu erweitern, galt es, in der Schweiz eine neue Fabrikationsstätte zu errichten, die vor allem der Herstellung von Grossprodukten dienen kann. Gute Möglichkeiten, ein solches Werk in verhältnismässig kurzer Zeit aufzubauen, bot das Gebiet von Kaisten im Kanton Aargau, wo der Geigy-Konzern schon seit 1954 vorsorglich Land für seine Zwecke sichergestellt hatte.

Das in Kaisten zur Verfügung stehende Areal umfasst zirka 55 ha (zum Vergleich: Das Geigy-Areal in Basel ist 7,6, jenes in Schweizerhalle 15,5 ha gross). Das Gebiet liegt in der von der Regionalplanung ausgeschiedenen Industriezone und erstreckt sich vom Rheinufer bei Ritannen, westlich der Mündung des Kaisterbachs, bis gegen die nordwestlichsten Häuser von Kaisten. Das Werkareal gliedert sich in zwei Teile:

- Das Hauptareal südlich der Kantonsstrasse und der Bahnlinie wird die eigentlichen Produktionsanlagen enthalten.
- Das zwischen Kantonsstrasse und Rhein liegende Nebenareal soll Hilfsbetriebe aufnehmen.

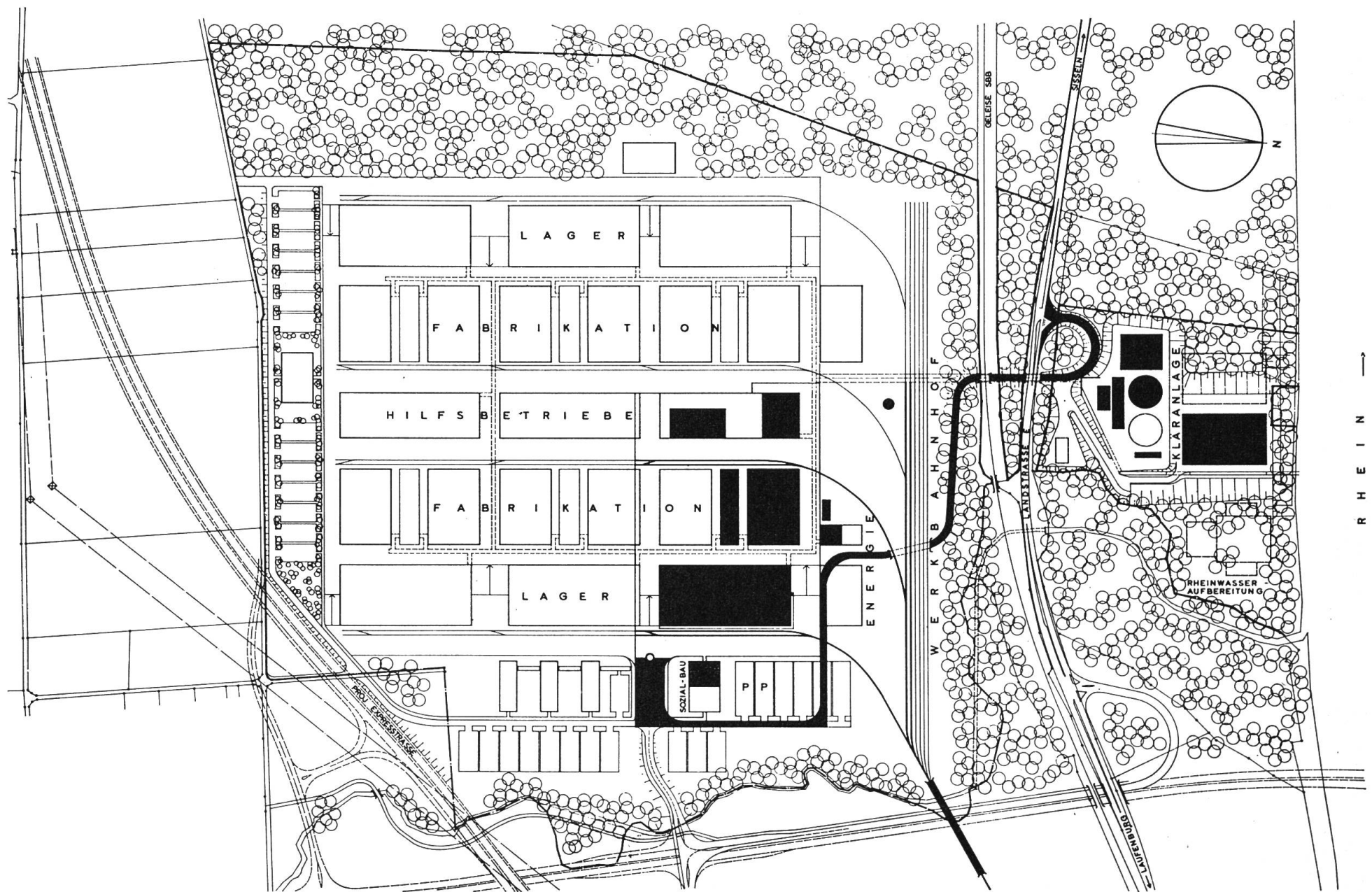
Das Hauptareal soll sich im Endausbau in fünf von Norden nach Süden gerichtete Zonen gliedern:

- zwei äussere Lagerzonen für Rohmaterialien und Fertigprodukte,
- zwei Fabrikationszonen und
- eine mittlere Hilfszone für Werkstätten, Zwischenlager, Zwischenprodukte-Mühlen, allfällige Grosstanklager usw.

Diese Werkzonen werden auf der Ost-, Süd- und Westseite von Verwaltungs- und Sozialbauten sowie von ausgedehnten Parkierungsflächen umrahmt. Das ganze Areal soll wenn immer möglich von einem Grüngürtel umzogen werden. Auf der Nordseite des Hauptareals sind die Energieversorgung (Kesselhaus) und der Werkbahnhof vorgesehen.

Auf das Nebenareal nördlich der Kantonsstrasse und Bahn, das Ritannenareal, sollen keine Fabrikationsbetriebe zu stehen kommen. Vielmehr ist dieses Areal für eine Kläranlage, die Rheinwasserfassung und -aufbereitungsanlage reserviert. Ferner ist, falls der Hochrhein schiffbar gemacht werden sollte, der Bau einer Schiffsanlegestelle in der Planung berücksichtigt.

Das neue Werk soll in mehreren Etappen erstellt werden. Der erste Ausbau beschränkt sich auf die Nordostecke des Hauptareals und Teile des Ritannenareals. Er umfasst im wesentlichen die Erstellung eines grossen Fabrikationslokals für die Grossproduktion von Pflanzenschutzmitteln und



Übersichtsplan des Werkareals in Kaisten. In der ersten Ausbaustufe werden die schwarz eingetragenen Bauten erstellt. (Cliché: Werkzeugzeitung Geigy)



von Industriechemikalien. In diesem ersten Lokal werden etwas über 100 Personen Arbeit finden.

Seit dem ersten Spatenstich am 13. Februar 1967 sind auf dem künftigen Werkareal in Kaisten beträchtliche Geländeänderungen vorgenommen worden. Zu den vorerst durchgeführten umfangreichen Bauplatzinstallationen gehörte auch die Erstellung eines Barackendorfes, in dem heute 110 Arbeiter wohnen, essen und schlafen. Selbst eine kleine biologische Kläranlage wurde eingerichtet.

Der Bau der Werkzufahrtsstrasse und einer kreuzungsfreien Verbindungsstrasse zwischen dem nördlich der Kantonsstrasse Sisseln-Laufenburg liegenden Ritannenareal und dem südlich gelegenen Hauptareal bedingte die Anlage einer provisorischen Umfahrungsstrasse und einer provisorischen Brücke für das SBB-Stammgeleise. Diese Arbeiten wurden rasch vorangetrieben, so dass die SBB bereits Mitte Juli 1967 auf ihr angestammtes Geleise zurückkehren konnte und sich der Verkehr auf der Kantonsstrasse wieder über die alte, gerade Strecke abwickeln kann.

Im weiteren galt es, im Areal Stierenmatt den Kaisterbach einzudolten. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, in diesem Gebiet das Abraummateriale im Kaisterbach Tobel zu deponieren.

Im Bau befinden sich zur Zeit auch die Tunnel für die Energie- und Kanalisationsleitungen. Für die ebenerdigen Hallenbauten der Lager für Rohstoffe, Zwischen- und Fertigprodukte, der Mühlen und der Werkstätten sind die Fundamente bereits erstellt.

Das für Geigy ungewöhnlichste Unternehmen auf dem Bauplatz in Kaisten ist die für den Anschluss des Industriegeleises an das SBB-Netz notwendige Eisenbahnbrücke. Auf fünf Pfeilern stehend, überspannt sie — 156 m lang — den Kaisterbach Tobel. Auf ihr wird das einspurige Industriegeleise vom Geigy-Werkbahnhof zum SBB-Stammgeleise geführt und diesem vor Laufenburg angeschlossen.

Nach Angaben der Firma *J. R. Geigy AG*  
zusammengestellt von *H. U. Sulser*, Basel

## Neudörfler Heide wird Industriegelände

Schon wiederholt<sup>1</sup> haben wir über die geplante Schaffung einer ausgedehnten Industrie- und Hafenzzone im Norden Hünings berichtet, die durch ein interkommunales Syndikat, dem die Gemeinden Huningue, St-Louis, Village-Neuf, Rosenau und Kembs angehören, verwirklicht werden soll.

Wir schrieben damals, dass die Arbeiten bereits mit der Verlängerung und der Verbreiterung der Rue de Belfort (zwischen Bahnhof Huningue und ehemaliger Seidenweberei Schwarzenbach) ihren Anfang genommen hätten. Seither ist in raschem Tempo weitergearbeitet worden, und die zahlreichen Basler Naturfreunde und Fischer, die den Neudörfler Weiher und

<sup>1</sup> vgl. RB VII/1 (1966), S. 100 ff., und RB VII/2 (1966), S. 196 f.

die Neudörfler Heide mit ihrem Sanddorngebüsch und ihrem Lerchengesang gerne zum Ausflugsziel wählten, treffen jetzt dort nur noch wenig Natur. Das ganze Gelände ist umgegraben worden, alte Hochwasserdämme sind abgetragen, Vertiefungen aufgefüllt; breite Strassen wurden angelegt, und eine Eisenbahnlinie von 2945 m Länge führt in weitem Bogen vom Hünninger Bahnhof durch die Heide zum Hafengelände längs des Rheins.

Am Samstag, den 21. Oktober 1967, konnte auf dieser Linie die erste Probefahrt durchgeführt werden. Schneller als erwartet, war die Linie fertiggestellt worden. Um sie zu verwirklichen, mussten 15 000 m<sup>2</sup> Gelände von Gebüsch und Gestrüpp befreit und 50 000 m<sup>3</sup> Erde zur Anlage des Bahndammes herbeigeschafft werden.

Der erste industrielle Betrieb, mit dem ein Vertrag über Abtretung von 24 ha Land in der nun erschlossenen Industriezone unterzeichnet wurde, ist die «Société Chimique Roche du Haut-Rhin», eine Filiale von Hoffmann-La Roche in Basel. Man rechnet damit, dass das Unternehmen in zwei bis drei Jahren den Betrieb wird aufnehmen können. *Lucien Kiechel*, Hüningue

## Die neue Hafenanlage Breisach-Süd

Am 20. November 1967 wurden die Schleuse im Breisacher Kulturwehr und die oberhalb von ihr liegende Hafenanlage Breisach-Süd dem Verkehr übergeben. Dabei fuhren die Gäste auf dem Schweizer Kiesfrachter «Gandria» von Breisach aus durch die Schleuse und durch den Altrhein zur neuen Verladestelle. Schon im Luxemburger Abkommen von 1956 war für das Breisacher Kulturwehr der Bau einer Schleuse vorgesehen. Damals dachte man allerdings nur an eine solche für Schiffe bis zu 300 Tonnen. Nun ist sie für Schiffe bis zu 1000 Tonnen befahrbar. Zur Zeit der Bewilligung lagen 90 v.H. der Kies- und Splittschiffe bei 1000 Tonnen und darunter, während heute schon 40 v.H. aller Schiffe dieser Art für die Schleuse zu gross sind; die Europa-Klasse der Rheinfrachter fasst 1350 Tonnen. Es ist nicht gelungen, diesen «Schönheitsfehler» abzuändern.

Drei Kies- und Splittwerke schufen im neuen Hafen eine moderne Verladeeinrichtung. Für einen grösseren Umkreis kann hier verladen werden, ohne dass die anliefernden Lastwagen einen Ort durchfahren müssen. Zugleich ist die bisherige Lärmbelästigung durch Kiestransporter in Breisach in Wegfall gekommen. Die Trägerschaft des Hafens soll ein Zweckverband der Städte Breisach und Freiburg mit dem Landkreis Freiburg übernehmen. Der Vertrag ist jedoch noch nicht abgeschlossen, da die Stadt Freiburg daran Anstoss nimmt, dass die Konzession zur Umschlagstelle nur auf Kies und Splitt beschränkt ist. Um eine Bedeutung für Freiburgs Industrie zu bekommen, müssten dort auch andere Güter umgeschlagen werden können. Die bisherige Umschlagstelle Breisach am Fuss des Münsterbergs wird nach Norden an den offenen Rhein verlegt und führt jetzt den Namen Umschlagstelle Breisach-Nord. Für ihre Anlage wurden im Jahr 1967 rund 1 Million Mark verbaut.

*Gerhard Endriss*, Freiburg i. Br.

## Der Arlesheimer See – ein neues Naturschutzgebiet

Dieses hart östlich der Autobahn Basel—Karlsruhe und westlich von Freiburg i. Br. gelegene neue Naturschutzgebiet auf Gemarkung Tiengen (Landkreis Freiburg) zeigt durch seine Benennung, dass der heutige Staatswald, dem es seinen Namen verdankt, zum ehemaligen Besitz der Dompropstei Basel gehörte. Diese besass seit unbekannten Zeiten den Dinghof in Tiengen, zu dem auch der Kirchensatz gehörte. Wann und wie der Übergang vom Kloster St. Gallen an Basel bzw. Arlesheim stattfand, ist unbekannt. Der Dompropst dürfte schon 1250 «seit langem» (Kreisbeschreibung Freiburg, Bd. 1, S. 292, 1965) Herr des Meierhofs gewesen sein. Da der Basler Bischof im Jahre 1239 Arlesheim vom Kloster Hohenberg (Odilienberg) erstand (Georg Bienz in: *Regio Basiliensis*, VIII/2, S. 117 f., 1967), müssten die damaligen Besitzverhältnisse geklärt werden. Dass der Bischof von Basel alten Besitz im Freiburger Raum hatte, beweist Bischoffingen im Kaiserstuhl, das ihm seinen Namen verdankt. Der Anker im Dorfwappen wird als heute missverständener Basel-Stab erklärt, zumal der Ort nie an einem Rheinarm lag. Ein Grenzstein im Arlesheimer Wald zeigt jetzt noch einen Baselstab.

Bei diesem Naturschutzgebiet handelt es sich um einen durch Kiesentnahme für die Autobahn entstandenen und später umgestalteten Baggersee mit einer anschliessenden Waldfläche von zusammen rund 23 ha. Die Abholzung hatte am 19. November 1959 begonnen, und die Baggerarbeiten wurden am 1. Dezember 1960 beendet. Im Februar 1961 kam der Gedanke auf, hier ein Naturschutzgebiet zu errichten. Er wurde — vor allem dank der Tatkraft von Oberforstrat i. R. H. Kleiber — in die Wirklichkeit umgesetzt, in harten Kämpfen gegen Pläne, hier eine Badegelegenheit mit Vergnügungspark zu schaffen. Da Unbefugte eine grössere Zahl fremder Pflanzen und Tiere einbrachten, wurde das ganze Gebiet im September 1964 mit einem Zaun umgeben. Am 8. August 1966 erschien im Gesetzesblatt von Baden-Württemberg die Verordnung über das neue Naturschutzgebiet. Im Oktober 1967 war die Hauptarbeit der Veränderungen beendet. Unter anderem wurden die Ufer des Sees umgestaltet, neue Buchten und eine Insel geschaffen, sowie ein Bach durchgeleitet. Ferner wurde in einer randlichen Erhöhung ein Beobachtungsbunker eingebaut. Damit ist wohl erstmalig in Deutschland ein «Naturreservat» geschaffen worden ähnlich den englischen «natural conservancies», das der Forschung und der Lehre zur Verfügung steht. Es dient zunächst als Beobachtungsobjekt für verschiedene Institute der Universität Freiburg i. Br. über die Besiedlung des Sees und seiner Ufer durch Pflanzen und Tiere. Dieser hat bereits eine grosse Bedeutung als Wasservogelfreistätte erlangt. Die Zugangswege zum Gebiet sind daher für den Autoverkehr gesperrt. Vom Herbst 1962 bis zum Herbst 1967 wurden auf und am See sowie im anschliessenden Wald 119 Vogelarten beobachtet.

*Gerhard Endriss, Freiburg i. Br.*



## Die Gipfel der Schwarzwaldberge verändern sich

Infolge des Rückgangs der intensiven Weidewirtschaft dringt der Wald auf den Schwarzwaldhöhen vor, so dass der Wanderer bald keine offenen Aussichtspunkte mehr finden und der Skifahrer keine Abfahrten über die Bergänge mehr machen kann. Damit ist zugleich die alte Frage entschieden, ob die Waldgrenze am Feldberg, Schauinsland, Belchen und Kandel eine natürliche oder künstliche sei. Das Landratsamt Neustadt hat nun Ende 1967 einen Landschaftspflegeplan in Bearbeitung, der später auf den ganzen höheren Schwarzwald ausgedehnt werden soll. Zwischen Wald und freiem Feld soll eine Pufferzone geschaffen werden. Die Frage, ob man künftig Schafherden die Zurückverlegung der Waldgrenze überlassen wird, ist noch nicht entschieden.

Doch droht noch eine weitere Gefahr. Nach dem Ende der Ferienzeit 1967 wurde festgestellt, dass die Erosionsschäden auf den nur von Rasen oder niederem Buschwerk bewachsenen Bergen des Hochschwarzwalds grösser geworden sind. Die Menschenmassen, die auf den modernen Strassen auf die Berge gefahren werden, lockern mit ihren Tritten die schützende Pflanzendecke. Das abfliessende Wasser findet in ihren Spuren Angriffspunkte. Ähnlichen Erscheinungen verdanken die Lösshohlwege im Kaiserstuhl ihre Entstehung; nur genügten in dem weit lockereren Gestein die Tritts Spuren des Zugviehs, um bei Starkregen Erosionsschäden zu verursachen. Im Laufe des Sommers 1967 sind im Feldberggebiet um den Bismarckturm herum Erosionsrinnen von 30 bis 40 cm Tiefe entstanden. Auch der erst vor kurzem durch neue Fahrstrassen erschlossene Kandel über Waldkirch zeigt schon den Anfang solcher Schäden. Ob es gelingen wird, die Masse der Touristen auf bestimmte Wege festzulegen, das ist die grosse Frage. Jedenfalls wird die praktische Lösung noch manche Überlegung erfordern.

*Gerhard Endriss, Freiburg i. Br.*