

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 10 (1969)  
**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:** 17.04.2026

**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»

Die Sicherung der *Wasserversorgung* in der Region Basel bedingt eine entsprechende Planung, die über die Kantonsgrenzen hinausgehen muss. Bereits ist eine Kommission für das Grundwasseranreicherungswerk Möhlin geschaffen worden, der Vertreter der Kantone Aargau, Basel-Land und Basel-Stadt angehören.

### *Basel-Stadt*

Im unteren Kleinbasel (im Viereck Kleinhüninger-, Insel-, Gärtner- und Holderstrasse) soll eine *Gesamtüberbauung* mit sechs achtstöckigen Hochbauten entstehen. Der Komplex wird 360 Wohnung, einen Supermarkt und Autoeinstellhallen für 420 Wagen umfassen.

### *Basel-Land*

In *Allschwil* ist das linksufrige Bachgebiet, vom Grabenring bis an die Stadtgrenze zur Gewerbezone erklärt worden. Eine Gesamtplanung der Gemeinde ist in Auftrag gegeben worden.

Im Rahmen des *Reinacher* Zonenplans soll im Gebiet Mischeli ein grosszügiges Ladenzentrum entstehen, das neben einem Migros-Markt auch ein Delikatessgeschäft, eine Bäckerei, eine Apotheke, eine Drogerie, ein Schuhgeschäft, ein Haushaltwarengeschäft, eine Mercerie, ein Elektroartikelgeschäft und eine Papeterie umfasst. Ausserdem ist die Erstellung eines Postbureaus und eines Ärzteentrums für zirka fünf Spezialisten vorgesehen.

Die Gemeindeversammlung *Arlesheim* hat durch die Änderung der Nutzungsziffer für Gesamtüberbauungen die Errichtung einer solchen im «Neumättli» mit acht siebengeschossigen Wohnhäusern ermöglicht.

Die bisherige Ortsplanung von *Frenkendorf* ist in mehrjähriger Arbeit total revidiert worden. Der neue Entwurf sieht eine wesentliche Vergrösserung des Baugebietes vor. Das heutige Einwohnerfassungsvermögen von 4700 wird auf 9000 Einwohner vermehrt.

Die Gemeinde *Giebenach*, die vom Autobahnbau besonders stark betroffen wird, hat der Ortsplanung samt Zonenvorschriften und Bebauungsplan zugestimmt.

### *Aargau*

Die Regionalplanungsgruppe *Unteres Fricktal* hat zum Zwischenbericht zum Leitbild der Besiedlung des Kantons Aargau Stellung genommen. Von den fünf in diesem Bericht diskutierten Besiedlungsvarianten berücksichtigt keine

einzig den bedeutenden Einfluss der Stadt Basel und des angrenzenden Industriegebietes auf den nordwestlichen Zipfel des Kantons Aargau. Dieser Faktor muss im definitiven Leitbild ebenfalls zum Ausdruck kommen. Im Zusammenhang mit der Frage der regionalen Spitalplanung stellt sich auch das Postulat eines Regionalzentrums für das Fricktal, das von der Regionalplanungsgruppe *Oberes Fricktal* diskutiert wird.

In *Rheinfeldern* steht die Erstellung einer Wohnsiedlung «R 1000» im Gebiet des Weiherfeldes zur Diskussion. Diese von der Basler Chemischen Industrie geplante Siedlung soll in vier Nachbarschaften und in gemischter Bauweise 1043 Wohnungen aufweisen. Weitere Planungsprojekte liegen vor für ein Sport- und Erholungszentrum im Gebiet Wasserloch sowie für eine zentrale Kurmittelanlage auf dem Areal des ehemaligen «Hotel des Salines».

Die Gemeindeversammlung von *Möhlin* stimmte der Umzonung des Gebietes in der Fröschmatt zu, wodurch der Bau einer Gesamtüberbauung mit sechs Blöcken und total 148 Wohnungen ermöglicht wird.

Die Gemeinde *Ittenthal* hat den Auftrag zur Ausarbeitung einer Bauordnung mit Zonenplan erteilt.

#### *Baden*

Die Gemeinde *Grenzach* hat eine Architektengruppe mit der Planung eines Ortszentrums beauftragt. Dieses soll u. a. eine Sporthalle mit Hallenbad umfassen.

*Hans-Ulrich Sulser, Basel*

## Die Basler Einkaufscity, Betrachtungen und Folgerungen

Die nachfolgenden Gedanken sind zurückzuführen auf eine wertvolle Analyse des Landschaftsbildes, welchem eine kritische Betrachtung unserer heutigen Einkaufscity zugrunde liegt. Es wird Bezug genommen auf eine Arbeit von Georg Bienz, die unter dem Titel «Zum Wandel der Physiognomie der Basler Einkaufscity» im Heft IX/2 1968 dieser Zeitschrift erschien. Als besonders wertvoll erweisen sich darin die historisch-architektonische Betrachtungsweise und die daraus hervorgegangenen Schlüsse verkaufpsychologischer Natur. Gestützt auf diese Feststellungen, die, schlagwortartig, unter dem Begriff der räumlichen und betrieblichen Konzentration als Voraussetzung einer erfolgreichen Verkaufsatmosphäre zusammengefasst werden können, drängt sich der Versuch einer zukunftsbezogenen Schlussfolgerung auf. Der Versuch soll zum Ziele haben, Erkenntnisse, die die Betrachtung der organisch gewachsenen City vermittelt, für eine Planung, d. h. die bewusste Gestaltung der Zukunft zu aktivieren. Die Anziehungskraft unserer Einkaufscity sollte auf bewusste Weise nicht nur erhalten, sondern gesteigert werden. Bedeutungsvoll ist die Analyse der City aber auch für den ausserhalb der eigentlichen Geschäftskonzentration ansässigen Detailhandel. Diesem kann das «Vorbild» des Zentrums Rückschlüsse im Hinblick auf die Voraussetzungen einer erfolgreichen Verkaufsatmosphäre geben.

## 1 Äussere Aspekte

Ein Detailgeschäft prosperiert insbesondere bei starkem Passantenverkehr. Diese an sich banale Feststellung führt zum Gedanken der Lenkung dieses Verkehrs oder, anders betrachtet, zur Verhinderung äusserer Umstände, die den Passantenstrom an Intensität verlieren lassen. Die Erhaltung des Durchgangsverkehrs setzt eine absolute Kontinuität der Ladengeschäfte voraus. Am Beispiel der intensiven Zirkulation Bahnhof SBB - Zentrum, die jedoch in Ermangelung einer sich anbietenden Konzentration von Geschäften nicht gelenkt werden kann, sei eine solche Lücke aufgezeigt. Als weitere Beispiele können hier, in Stichworten, Kaserne (Rebgasse) - Casino/Musiksaal - Turnhalle (Theaterstrasse) genannt werden. Dies führt zur Forderung, dass bei der Bewilligung von Neu- respektive Umbauten sowohl in der City als auch in andern sich anbietenden Zirkulationsgebieten darauf geachtet wird, im allgemeinen Interesse die Kontinuität der Ladengeschäfte zu fördern. Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Bewegungen der Konsumenten nehmen die öffentlichen Verkehrsmittel. Ein zu kleiner Abstand der Tramhaltestellen bringt naturgemäss eine Schwächung der Fussgänger-Zirkulation mit sich. Es wäre zu überlegen, ob die heutigen Haltestellen Stadttheater - Barfüsserplatz - Hauptpost - Marktplatz - Schiffflände nicht sowohl im Interesse der City-Geschäfte als auch aus verkehrspolitischen Erwägungen reduziert werden könnten. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass sich unsere Hochstadt von der Atmosphäre her für spezifischen Handel (Antiquitäten, Buchhandel als Beispiel) aber auch zur Erholung (Café im Freien auf dem Münsterplatz) geradezu anbietet.

Wie bereits erwähnt, kann die notwendige Konzentration der Ladengeschäfte einmal organisch gewachsen sein (Beispiel Freiestrasse). Voraussetzung für ein organisches Wachstum ist neben der zentralen Lage auch eine gewisse Enge der Strassen oder der Fussgängerpassagen (Berner Arkaden). Die Konzentration und Enge kann jedoch auch durch gewollten baulichen Nachvollzug geschaffen werden (Drachen-Passage, Passage Gerbergasse-Rümelinsplatz; betriebseigene Passagen: Modehaus Feldpausch). Diese gelungenen Versuche zur Schaffung einer Einkaufsatmosphäre sind namentlich im Hinblick auf Anstrengungen zur Belebung von Zweitstrassen interessant. Als neueste Unternehmung in dieser Richtung sei die kürzlich entstandene Passage Steinenvorstadt-Steinenbachgässlein genannt. Eine weitere Entwicklung, die eine nähere Untersuchung rechtfertigen würde, bahnt sich in der branchenmässigen Konzentration innerhalb der City an. Auffallend ist in dieser Beziehung die Ballung völlig unabhängiger Schuhgeschäfte in der Gerbergasse.

## 2 Innere Aspekte

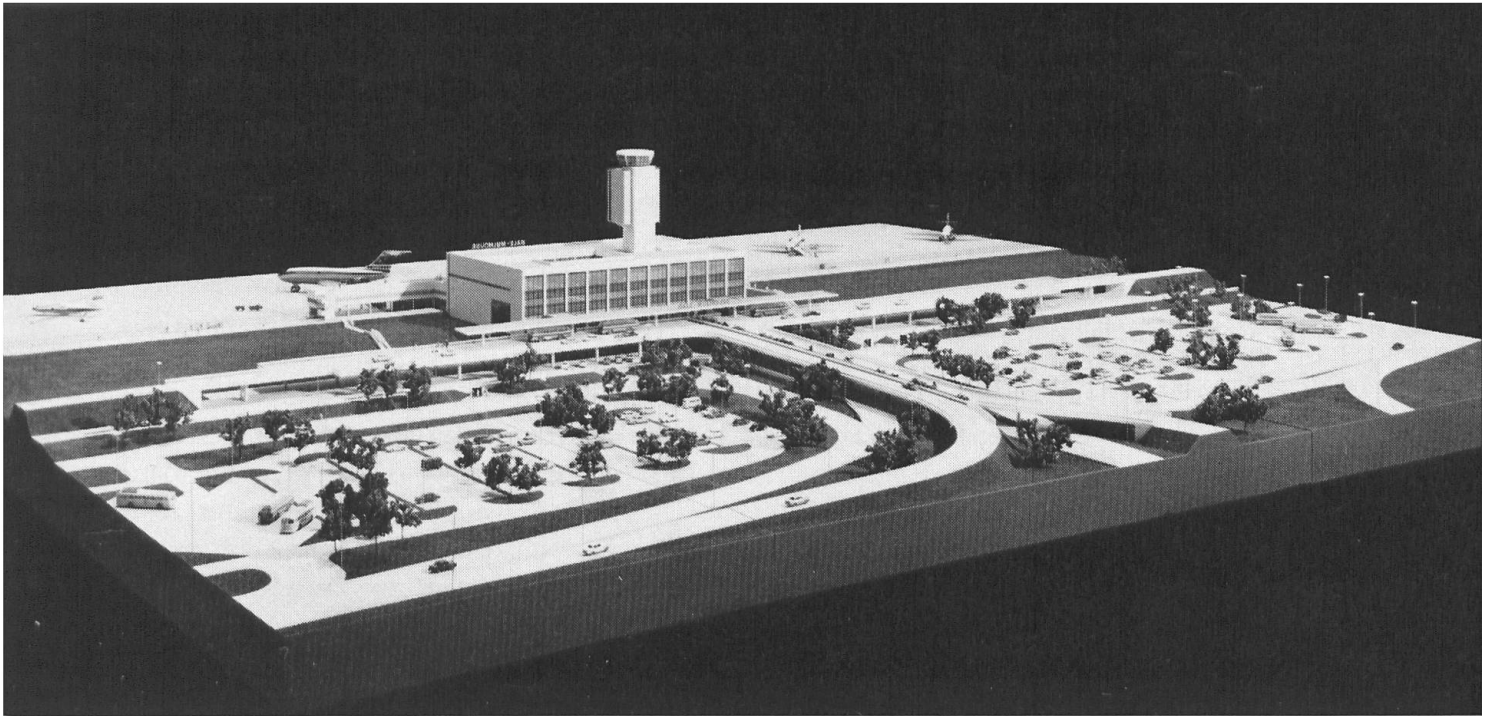
Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Erhaltung oder Schaffung eines geschäftsintensiven Raumes den Rahmen des einzelnen Unternehmers im

Detailhandel sprengt. Insbesondere wird es für den ausserhalb von Zentren ansässigen Detailhändler, dessen Angebot nicht auf einer monopolähnlichen Leistung beruht, immer schwieriger, sich in Anbetracht der Entwicklung der Zentren sowie der zunehmenden Attraktivität der Grossverteiler zu behaupten. Ein Gegengewicht kann in einem engeren oder loseren Zusammenschluss der Detailhandels-Unternehmer liegen. Ein loser Zusammenschluss ist in Basel in Form der Strassen-Interessengemeinschaften erfolgt. Diese Interessengemeinschaften sind als Vereine konstituiert und bezwecken die Pflege einer Verkaufszone durch gemeinsame Werbemassnahmen, Aktionen, Weihnachtsdekorationen sowie allgemein durch eine Koordinierung der Informationen an die Mitglieder. Die betriebliche Selbständigkeit der Mitglieder wird in einer Interessengemeinschaft in keiner Weise berührt. Für die Wahrung allgemeiner Interessen besteht die Institution der Koordinationsstelle der Basler Interessengemeinschaften, welche durch den Gewerbeverband Basel-Stadt betreut wird. Denkbar und vielleicht zukunftsweisend ist ein viel weitergehender, kooperativer, vertraglicher Zusammenschluss. Als realisiertes Beispiel können hier die Centralhallen angeführt werden, die fünf selbständige Firmen der Lebensmittelbranche unter einem Dach vereinen. Die Attraktivität dieses Unternehmens beruht zum Teil auf der Vielfalt des Angebotes, welches die Möglichkeiten des Einzelnen übersteigen würde. Unter dem Schlagwort «Drugstore» sei ferner eine Entwicklung zum engen Zusammenschluss von Unternehmungen des Detailhandels, des Gastgewerbes und anderer Dienstleistungsbetriebe in einem baulich dazu geeigneten Verkaufsraum hingewiesen. Die Vorteile eines solchen «Warenhauses der Einzelunternehmungen» liegen auf der Hand: Einmal kann der Kleinunternehmer von der bewussten Lenkung des Passantenstromes, der auf die gemeinsam geschaffene Einkaufsatmosphäre zurückzuführen ist, profitieren. Ferner haben äussere Umstände, wie beispielsweise Geschäftsübergabe, Alter oder Tod des Inhabers einer Einzelfirma, in Anbetracht des gesicherten Passantengeschäftes nicht so schwerwiegende Folgen für den Fortbestand des Geschäftes. Schliesslich wird der Einzelne unter dem Einfluss der Gemeinschaft gezwungen, die äussere und innere Gestaltung seines Betriebes immer wieder den wandelnden Gewohnheiten des Konsumenten anzupassen.

Die vorliegenden Gedanken erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie sollen lediglich als Anregung zur weiteren analytischen Betrachtung unseres City-Landschaftsbildes dienen.

Eine tiefergehende Untersuchung müsste sich insbesondere mit den Problemen des Verhältnisses Verkehr - Einkaufszentren (Parkflächen, Fussgänger-City, öffentliche Transportmittel, Warentransporte) aus der Sicht der Einkaufsatmosphäre befassen. Sofern die bereits erwähnten Voraussetzungen, nämlich eine gewisse Enge der Strassen, verbunden mit einer starken Konzentration der Ladengeschäfte, vorhanden wären, hätte die Einschränkung des privaten Verkehrs sicher positive Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Detailhandelsfirmen.

*Urs Bühler*, Sekretär des Gewerbeverbandes Basel-Stadt



## Der Ausbau und die neueste Entwicklung des Flughafens Basel-Mülhausen

Der *Ausbau* des Flughafens Basel-Mülhausen<sup>1</sup> steht vor dem Abschluss der gegenwärtigen Bauetappe. Voraussichtlich im Frühsommer 1970 wird das bisherige Provisorium mit der Holz-Barackensiedlung aufgegeben werden können. Im Rahmen des im Jahre 1962 bewilligten Kredits sind seither die definitiven Hochbauten und die notwendigen Zufahrten und Parkplätze erstellt worden. Aus der beigelegten Karte sind die Standorte der einzelnen neuen Gebäude ersichtlich, die sich nicht mehr, wie im Provisorium, als geschlossene Gruppe präsentieren.

Als erster Bau ist die neue *Werft*, die schon seit einiger Zeit im Betrieb steht, mit zwei mächtigen Werfthallen im Winkel zwischen der Blindlandepiste und der Ost-West-Piste entstanden. Ihre Erstellung war eine Voraussetzung für die Aufrechterhaltung eines geordneten technischen Betriebes für die beiden Basler Charter-Fluggesellschaften Balair und Globe-Air. Heute wird die Werft von der Balair und der Jet Aviation benützt.

Planung und Bau des *Aufnahmegebäudes*, das an den bereits bestehenden Abstellplatz östlich der Blindlandepiste anschliesst, erfolgten nach einer neuen Konzeption. Es wurde versucht, das Gebäude in seinem inneren Aufbau, wie

<sup>1</sup> Vgl. Regio Basiliensis IV/1963, S. 168 ff.

auch in Bezug auf seine Verbindung mit den Flugzeugabstellplätzen und den Bodenverkehrsmitteln flexibel zu gestalten. So soll es im Erstausbau einen Verkehr von zirka 1 Mio. Passagieren im Jahr möglichst flüssig bewältigen können. Ein später zu erwartender Mehrverkehr kann durch Vergrößerungsbauten aufgefangen werden, deren Erstellung ohne Behinderung des Betriebs erfolgen soll. Beidseits des bestehenden Flughofs können je nach Bedarf im schweizerischen wie im französischen Sektor weitere Elemente des in seiner Tiefe fixierten Gebäudes angebaut werden. Der innere Aufbau ist so konzipiert, dass eine seitliche Erweiterung dem vermehrten Passagier- und Gepäckumfang auf jedem Stockwerk den zusätzlich benötigten Platz zur Verfügung stellt. Die Zufahrtsrampen auf der Stadtseite mussten bereits heute in ihrer Länge auf den maximal zu erwartenden Ausbau berechnet werden, was im Erstausbau zu einer Disproportion der beiden Elemente führt (vgl. Abb.). Flughafenseitig ist im Endausbau ein Längsfinger sowie ein Tunnelsystem mit Satelliten vorgesehen, das den ständig sich ändernden Ausmassen der Flugzeuge Rechnung trägt. Im Erstausbau sind nur Teile dieser flugsteigseitigen Bauten vorhanden, die aber bereits dem Passagier ein geschütztes Erreichen der Flugzeuge ermöglichen.

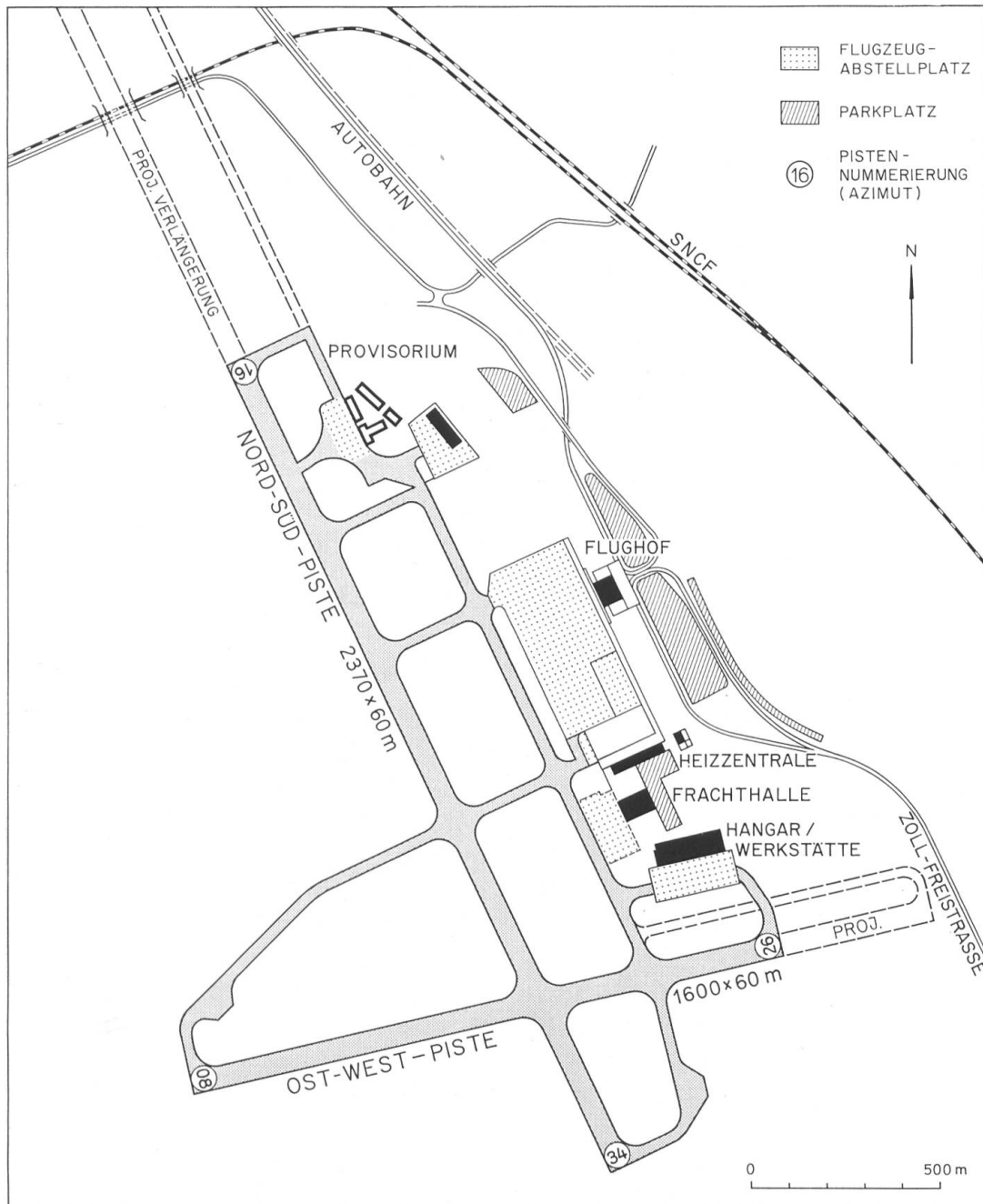
Zur Zeit noch im Bau ist die *Frachthalle*, die zwischen Aufnahmegebäude und Werft entsteht. In ihrem Untergeschoss ist die schon längst gewünschte Errichtung eines Zollfreilagers geplant.

Mit der Erstellung der Hochbauten hängt auch die Neuanlage der *Zufahrtsstrassen* zusammen. So wird die bestehende Zollstrasse künftig beim neuen Aufnahmegebäude ihr Ende finden. Für den Anschluss des Flughofs mit Frankreich wird vorerst eine Fahrbahn der bereits bis Bartenheim führenden Autobahn verlängert und mit dem französischen Sektor des Flughafens verbunden. In beiden Sektoren sind überdies grosse Parkierungsflächen vorgesehen (vgl. Plan und Abb.).

Frequenzentwicklung seit 1962:

	Zahl der kommerziellen Flüge		Passagiere		Fracht in t
	total	davon im Linienverkehr	total	davon im Linienverkehr	
1962	11 777	8 212	301 255	221 807	3891
1963	13 792	9 729	343 412	248 796	5351
1964	14 545	10 189	367 185	266 842	5518
1965	15 592	10 332	426 633	287 851	6304
1966	18 745	10 971	588 887	262 358	7505
1967	20 658	12 761	582 742*	283 919*	5520
1968	20 507	13 268	568 649*	306 609*	7187

\*) Ab 1967 werden die Transitpassagiere nur noch einmal gezählt.



Mit dem Abschluss dieser Bauetappe ist der Ausbau des Flughafens aber noch nicht beendet. Im Gegenteil zeigen sich immer wieder neue Bedürfnisse, denen entsprochen werden muss, soll der Flughafen Basel-Mülhausen seine Position angesichts der Verkehrsentwicklung wahren und festigen und seiner Aufgabe als Flughafen der Regio nachkommen. So wird denn ein Ausbau der *Blindlandepiste* von zurzeit 2370 m Länge auf 4000 m unerlässlich sein. Schon heute ist z. B. der Start einer vollbelasteten Maschine des Typs DC 9 (wie sie die Balair verwendet) in Basel unmöglich, was unter Um-

ständen zu entsprechenden Positionsflügen und Mehrkosten führt. Der Einsatz der in wenigen Jahren in Betrieb kommenden Jumbo-Jets ab und nach Basel ist mit der heutigen Pistenlänge ebenfalls nicht möglich.

Ein weiteres Postulat ist die Errichtung eines Zentrums für die Kleinfliegerei, auch «*General Aviation*» genannt, die neben Sportflügen auch Taxiflüge, Flugschule etc. umfasst.

Mit dem Endausbau der französischen Autobahn in Richtung Basel stellt sich ferner das Problem des Anschlusses an das deutsche Autobahnnetz, an dem auch der Flughafen sehr stark interessiert ist, würde doch eine günstige Verbindung mit Deutschland sein Einzugsgebiet und damit seine potentielle Kundschaft wesentlich vergrössern<sup>2</sup>.

Über die *Verkehrsentwicklung* des Basler Flughafens gibt die beigelegte Tabelle Auskunft, die zeigt, dass sich die Zahl der kommerziellen Flüge bis 1967 regelmässig erhöht hat. 1968 ist diese Zahl praktisch stabil geblieben, hingegen hat sich die Anzahl der Linienverkehrsflüge weiterhin erhöht, wie in den Vorjahren. Es ist dies auch die für den Benützer interessanteste Ziffer, weil ja nur diese Flüge für den Einzelreisenden flugplanmässig angeboten und belegbar sind. 13 268 Flüge im Jahre 1968 bedeuten im Durchschnitt rund 34 Bewegungen pro Tag.

Die Statistik der *Passagiere* ist insofern etwas verfälscht, als bis 1966 die Transitpassagiere, d. h. jene Passagiere, die auf unserem Flughafen nur eine Zwischenlandung vornahmen, sowohl bei der Ankunft, wie auch beim Abflug gezählt wurden. Seit 1967 werden sie nur noch einmal gezählt, was für dieses Jahr einen teilweisen Rückgang der statistischen Passagierzahlen zur Folge hatte. Wiederum besonders erfreulich ist die Zunahme der Passagiere im Linienverkehr, d. h. der regelmässig den Basler Flughafen benützenden Reisenden. Wenn im Jahr 1968 306 609 Personen gezählt worden sind, so sind dies im Tagesdurchschnitt 838 Passagiere.

Einen starken Aufschwung nimmt auch der *Frachtverkehr*, so dass sich schon aus diesem Grund die Erstellung eines Frachtgebäudes aufdrängte. Der Rückgang der Frachtmengen im Jahre 1967 ist auf die Einstellung des Autofähre-Betriebs mit England zurückzuführen, ein Betrieb der naturgemäss in den Vorjahren erheblich ins Gewicht gefallen war. Durch die Eröffnung neuer Frachtlinien im November 1968 nach Brüssel und nach den USA werden die entsprechenden Ziffern weiter steil ansteigen. So hat die Lokalfracht im Linienverkehr allein im Januar 1969 gegenüber dem Vorjahr um 87 Prozent zugenommen!

Die erfreulichen Frequenzzunahmen haben dazu geführt, dass der Flughafen Basel-Mülhausen auch in finanzieller Beziehung günstig dasteht. Die *Betriebsrechnung* weist für die letzten Jahre Überschüsse auf, die statuten-gemäss zur Aeuferung der Reserven verwendet worden sind.

Hans-Ulrich Sulser, Basel

---

<sup>2</sup> Vgl. Schriften der Regio, Nr. 4: Regio-Luftverkehr. Analysen und Prognosen. Basel 1967.

## Entwicklungsmöglichkeiten von neuen Betrieben in schon industrialisierten Zonen

Das Ergolztal zwischen Gelterkinden und Frenkendorf/Füllinsdorf nimmt seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges immer stärker das Aussehen einer Bandstadt an. Daran ist die Vermehrung der Bevölkerung durch Wegzug aus überfüllten Gemeinden (z. B. Basel), durch natürlichen Zuwachs und durch die Anziehungskraft alter und neuer Industrieunternehmen schuld, welche in dem von der europäischen Nord-Süd-Achse belebten Tal eine günstige Verkehrslage ausnützen. Firmen, die sich nach 1945 hier niederliessen, hatten Mühe, an Ort und Stelle Arbeitskräfte zu finden und waren deshalb darauf angewiesen — zusätzlich zur Rekrutierung von Fremdarbeitern — die Arbeitskraftreserven der verkehrsfernen, meist noch agrarischen Juratäler und -höhen auszuschöpfen<sup>1</sup>. Dies geschieht umso intensiver, je länger die Ausländerkontingentierung und die Hochkonjunktur andauern. Die starke Nachfrage nach Konsumgütern gab in den letzten zwanzig Jahren den Anreiz zu Fabrikneugründungen, womit die Anspannung auf dem Arbeitsmarkt verschärft wurde. Um ein zuverlässigeres Bild von diesen Problemen und Verhältnissen zu erhalten, haben wir uns mit der Firma Ronda AG in Lausen/BL in Verbindung gesetzt, da sie uns als Testfall geeignet erschien<sup>2</sup>.

Die Ronda AG ist eine Fabrik für Uhrenrohwerke und Uhrenbestandteile und wurde 1946 von W. Mosset, einem ehemaligen Mitarbeiter der Oris Watch Co. in Hölstein, gegründet, der ihr heute noch vorsteht. Das Vordringen der Uhrenindustrie gegen Osten hat damit das Ergolztal erreicht und inzwischen sich durch eine Art Filiation u. a. auf Itingen (Renata, Pivor) ausgedehnt. Dies spricht für guten Absatz und Unternehmungsgeist in dieser Branche, für eine Dynamik, die auch Risiken nicht ausschliesst. Die Ronda AG beliefert heute Grossisten in über 80 Ländern mit Uhrenbestandteilen für Reparaturzwecke und befriedigt auf dem Schweizer Markt einen beachtlichen Teil der Nachfrage nach Rohwerken für preisgünstige Uhren. Grosses Gewicht wird auf die Verwendung modernster Maschinen (Automaten), teilweise eigener Konstruktion, gelegt. Dies nicht nur, um konkurrenzfähig zu bleiben, sondern ebenso sehr aus Personalgründen: Der Mangel an Arbeitskräften führt zur Automation, diese wiederum scheidet die Belegschaft in zwei Gruppen, das kleine Kader (Techniker, Mechaniker, Kaufleute) und die grosse Masse der ungelernten oder angelernten Arbeiter. Dabei sind die Spezialisten stabil, seit langer Zeit in der Fabrik tätig, die Hilfsarbeiter hingegen mobil (vor der Fremdarbeiterkontingentierung bis zu einem Drittel Wechsel in einem Jahr, trotz gutem Lohn und beachtlichen Sozialleistungen; 1968 noch 20%).

<sup>1</sup> Vgl. G. Bienz (1968): Der betriebseigene Personalverkehr im schweizerischen Teil der Regio; Regio Basiliensis IX, S. 21—27.

<sup>2</sup> Den Herren Direktor W. Mosset und Prokurist T. Engel sei für ihre Hilfe und ihre bereitwilligen Auskünfte aufrichtig gedankt.



Abb. 1 Lausen und Ronda AG von SW. Man erkennt rechts die in Gang gekommenen Erweiterungen der Fabrik; im Hintergrund die am Südhang über der Ergolz empor-kletternden Einfamilienhäuser, sichtbarstes Zeichen eines Industriedorfes und der Wohlstand verbreitenden Konjunktur.

Wie gliederten sich nun die Angestellten und Arbeiter nach ihrer Herkunft, soweit das aus den Personalakten ersichtlich ist? Auf den 31. Dezember 1968 waren es 258 Schweizer, 29 Ausländer mit Niederlassungsbewilligung und 121 kontingentierte Ausländer, total 408 Personen, etwa zu zwei Dritteln Frauen und zu einem Drittel Männer. Von den Ausländern waren 6 Spanier, 6 Ungarn, 4 Deutsche, 3 Franzosen, 3 Österreicher und je ein Tscheche und ein Jugoslawe, bzw. eine weibliche Staatsangehörige des betreffenden Landes; die restlichen 97 sind Italiener und Italienerinnen; sie stammen aus den gleichen Regionen, wie wir sie früher als charakteristisch gefunden haben<sup>3</sup>: Venezien-Friaul, Süditalien und Sizilien. Was die Rekrutierung von schweizerischen Arbeitskräften anbelangt, so hat die Ronda AG einen originellen Weg beschritten, indem sie eine Werbekampagne im Puschlav

<sup>3</sup> Vgl. G. Bienz (1965): Die Herkunft der italienischen Arbeiter in Basel; Regio Basiliensis VI, S. 186—188; *id.* (1967): Pendler und Fremdarbeiter der Schweizerischen Isola-Werke Breitenbach; Regio Basiliensis VIII, S. 103—105.



Abb. 2 Die 18 VW-Busse, die für den werkeigenen Personalverkehr der Ronda AG eingesetzt werden und die durchschnittlich acht Personen befördern.

startete und, nach anfänglicher Skepsis der Puschlaver, innert eines Jahres doch zehn Zuzüger buchen kann, denen vermutlich noch weitere folgen werden<sup>4</sup>.

Von den 408 Frauen und Männern wohnte Ende 1968 nur ein knappes Viertel, nämlich 95, in Lausen selbst; von den verbleibenden drei Vierteln kam etwa die Hälfte mit öffentlichen oder privaten Verkehrsmitteln an den Arbeitsort, die andere Hälfte, rund 150 Arbeitnehmer, erreichten ihn mittels 18 VW-Bussen, die jeden Tag eine entsprechende Anzahl Linien befahren (Abb. 2). Als Chauffeure sind, z. T. von der Firma angelernt, 14 Männer und 4 Frauen eingesetzt, die an den Anfangspunkten der Strecken wohnen (vgl. Fussnote 1). Abb. 3 zeigt die befahrenen Strecken und die vorwiegend im Baselbieter Tafeljura liegenden Wohnorte. Der Einzugsbereich greift auch in den Kanton Aargau über (20), ins Rheintal bis Basel und in zwei Fällen

---

<sup>4</sup> Entwicklung der Betriebsangehörigen (jeweilen per 31. Dezember): 1964: 322, 1966: 398, 1968: 408.

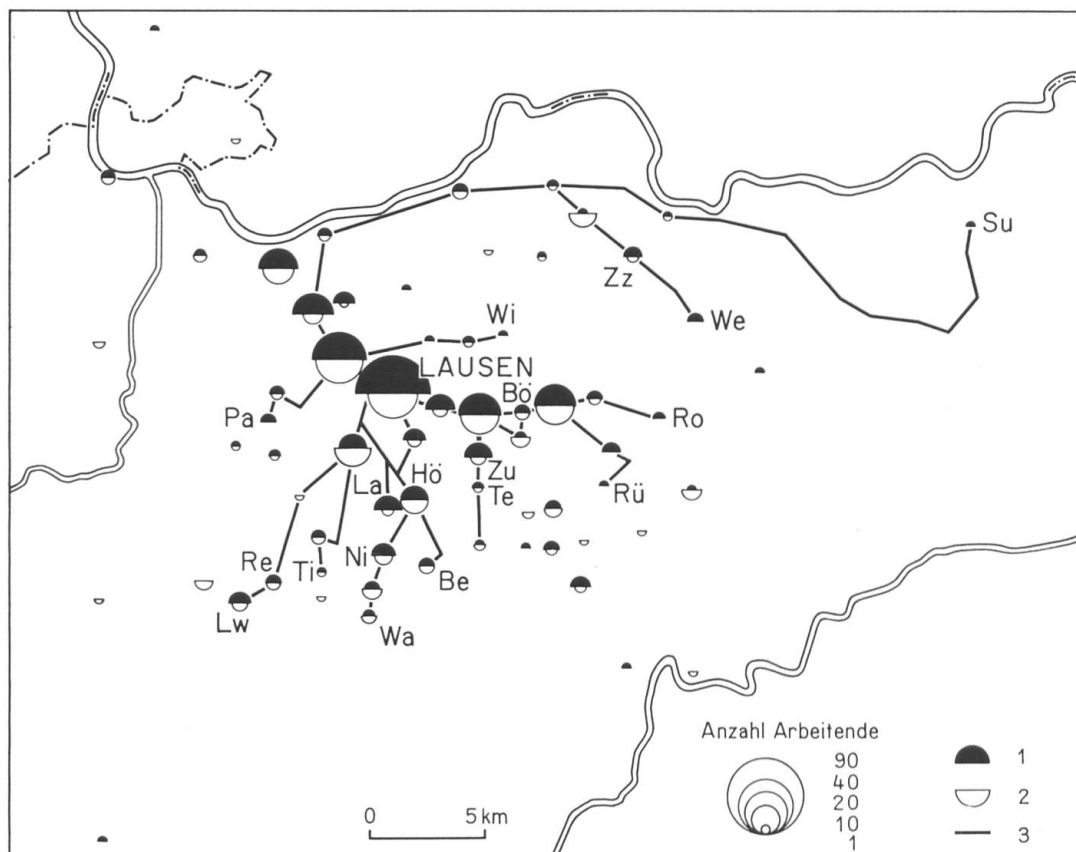


Abb. 3 Ronda AG, Lausen: Karte der Fabrikarbeiter und -arbeiterinnen nach ihren Wohnorten (1), der Heimarbeiter und -arbeiterinnen (2), der VW-Buslinien (3) mit ihren Anfangsorten: Be Bennwil/BL, Bö Böckten/BL, Hö Hölstein/BL, La Lampenberg/BL, Lw Lauwil/BL, Ni Niederdorf/BL, Re Reigoldswil/BL, Ro Rothenthal/BL, Rü Rünenberg/BL, Pa St. Pantaleon/SO, Su Sulz/AG, Te Tenniken/BL, Ti Titterten/BL, Wa Waldenburg/BL, We Wegenstetten/AG, Wi Wintersingen/BL, Zu Zunzgen/BL, Zz Zuzgen/AG.

sogar über die Juraketten ins Solothurnische. Es wäre nun aber falsch, wollte man annehmen, ein so starker Anteil von Pendlern an der Belegschaft sei aussergewöhnlich. Die Karten 43.01—43.04 des «Regio»-Atlases<sup>5</sup> zeigen uns, dass vorab das Ergolz- und das Vordere Frenkental einen grossen Zustrom aufweisen, wenn wir von einigen Orten, die sich zu Wohndörfern entwickelt haben (Frenkendorf, Füllinsdorf, Itingen, Böckten, alle mit kleinem Gemeindeareal), absehen. Es dürfte interessant sein, die schweizerischen Zahlen von 1960 dann mit denjenigen von 1970 zu vergleichen; denn die Vermehrung der Wegpendler wirkt sich ohne Zweifel in der Umstrukturierung der Landwirtschaft und im Ortsbild aus (vgl. Abb. 1).

Noch einige Angaben zu den 266 Heimarbeitern und Heimarbeiterinnen (zu 90% Frauen). Ihre Produktivität für das Unternehmen entspricht etwa

<sup>5</sup> Strukturatlas Nordwestschweiz/Oberelsass/Südschwarzwald, Basel 1967.

der Hälfte eines im Unternehmen selbst Arbeitenden. Es handelt sich dabei vielfach um Angehörige von Betriebsarbeitern, was nicht zuletzt damit zusammenhängt, dass die zu bearbeitenden Stücke sehr empfindlich sind und lieber den Arbeitern als der Post anvertraut werden. Die mit kleinen Maschinen bearbeiteten Teile werden zu 99% im Akkord entlohnt. Die Streuung der Heimarbeiter (vgl. Abb. 3) lässt sich, von einem bescheidenen Übergreifen ins Birsgebiet abgesehen, mit derjenigen der Fabrikarbeiter gleichsetzen. Die Heimarbeit unterstützt die oben angedeuteten Entwicklungen noch.

G. Bienz, Basel

## Wachstum und Ausdehnung der Stadt Olten

Zu hohe Dichte im froburgischen Städtesystem, entsprechend kleinflächiges Marktgebiet und später das politisch-wirtschaftliche Abhängigkeitsverhältnis von Solothurn werden dafür verantwortlich gemacht, dass Olten trotz hervorragender Verkehrslage bis 1850 sich nur unwesentlich über den bescheidenen römisch-mittelalterlichen Mauerring hinaus entwickelt hat und damals nur 1640 Einwohner und somit weniger als einige der umliegenden Dörfer gezählt hat.

Erst mit der neuen Funktion des Eisenbahnknotens wurde seit 1856 der enge Rahmen gesprengt und auch das rechte Aareufer erschlossen, das heute mehr Bewohner und Häuser als das linke, welches allerdings die meisten speziellen Dienste aufweist, zählt. Der Eisenbahnverkehr hat in der Folge zu einer raschen und intensiven Industrialisierung geführt und vorwiegend längs der Geleiseanlagen Industriezonen entstehen lassen. Somit setzte ab 1900 ein rapider Bevölkerungsanstieg ein, welcher Olten seit 1941 zur grössten Stadt innerhalb des Raumes Basel-Zürich-Luzern-Bern-Biel werden liess. Parallel lief die bauliche Entwicklung, die sich jedoch bereits ab 1950 den naturgegebenen Grenzen der Waldränder und den an der Aare bis 900 und 700 m an die Altstadt heranreichenden Kantons- und Gemeindegrenzen näherte. Die gesamte Gemeindefläche ist zwar mit 1148 ha relativ gross, doch sind davon rund 450 ha oder 40% bewaldet und teils von hoher Reliefstärke. 5% waren 1950 von Gebäuden, 12% von Hofräumen, Gärten und Parkanlagen, 5% von Gewässern und fast 10% von Bahnanlagen, Strassen und Wegen eingenommen, so dass theoretisch im besten Fall noch rund 28% oder 350 ha zu einer weiteren Überbauung übrigblieben. In Wirklichkeit war aber diese Fläche bedeutend geringer, da sie auch den Flugplatz, trinkwasserführende und seit Jahren vertraglich dem Abbau freigegebene Schotterflächen enthielt.

Von 1950 bis 1960 hat zwar die Stadt nach Einwohnern und überbauter Fläche nochmals zugenommen, insbesondere durch den Bau einer grossen Block- und Hochhaussiedlung im Wilerfeld, 1967/68 jedoch trat erstmals seit mindestens 200 Jahren eine Abnahme der Bevölkerungszahl ein. Baulich begann sich der Arealmangel dadurch zu äussern, dass zahlreiche noch nicht 70jährige Häuser im Zentrum und in den älteren Aussenquartieren abgerissen



SCH Für Trinkwasserversorgung wichtiges Schottergebiet (ehemaliger Flugplatz)

und durch Wohnblöcke ersetzt wurden, wirtschaftlich, dass nicht nur kaum mehr Industrien zuzogen, sondern im Gegenteil zwischen 1957 und 1967 14 Unternehmen ganz oder teilweise in die Region ausgesiedelt sind, vorab die SBB mit dem Neubau der Oberbauwerkstätte in Hägendorf-Egerkingen, denen die Stadt einst zum grössten Teil ihren Aufstieg verdankt hat.

Heute werden Stimmen laut, welche die Hauptschuld an der Stagnation den SBB zuschieben und aufführen, dass die Bahn als grösster Arbeitgeber der Stadtbevölkerung nicht nur nicht steuerpflichtig ist, sondern mit ihren fast 80 ha Bahn-, Werkstätten- und Geleiseareal, das sie vor 120 Jahren grösstenteils von der Stadt gratis zur Verfügung gestellt bekommen hat, am stärksten der Industrie und andern Funktionen den Platz versperret. Somit wird es begreiflich, dass Behörden und Bevölkerung sich gegen das neueste SBB-Projekt, nämlich die Einführung der Berner Linie auf dem linken Aareufer, zur Wehr setzen, denn dadurch ginge ein wesentlicher Streifen Erholungslandschaft verloren. Bereits zum Bau der Kantonsschule musste nämlich ein Stück des Hardwaldes abgetreten werden, und im Gheid, Richtung Wangen,

frisst sich die Zementindustrie mit sichtbarer Geschwindigkeit in die dortige Grünlandschaft ein.

Unter diesen Umständen wohl etwas spät, ist kürzlich ein Wettbewerb zur Erschliessung und Erstellung einer Wohnsiedlung von 98 ha für 8000 bis 10 000 Einwohner im Bornfeld ausgeschrieben worden, das lagemässig nicht nur den Nachteil der Schattenlage, sondern auch des Getrenntseins von der übrigen Stadt durch das nicht besonders landschafts-ästhetisch wirkende Gebiet der Zementindustrie aufweist. Man fragt sich deshalb, ob es nicht gegeben wäre, die besser exponierten flachen Waldareale im Nordwesten der Überbauung zu opfern, umso mehr als sie stellenweise fast bis zum Talboden vorstossen, vor 120 Jahren noch extensiv landwirtschaftlich genutzt worden sind und die Höhenkoten ihrer Ränder fast überall tiefer liegen als in den Jurafussgemeinden westlich von Olten.

Entsprechend der Stagnation im zentralörtlichen Olten haben sich die Umlandgemeinden in den letzten Jahren prozentual teils bedeutend stärker entwickelt und sich zu einer Agglomeration verschmolzen. Nimmt man als Mass für die Verbindung mindestens 15 Häuser pro 500 m Strasse, gehören folgende Gemeinden dazu (Raumbeziehungen irgendwelcher Art bleiben unberücksichtigt): Trimbach, Winznau, Obergösgen, Starrkirch-Wil, Dulliken, Wangen, Rickenbach, Hägendorf und Kappel. In nächster Zeit werden sich Lostorf und Gunzgen anschliessen. Zwar wären nach dieser Bestimmungsart auch Aarburg und mit ihm die gesamte Region Zofingen dazuzuzählen, doch sind sie hier der Geländeverhältnisse, der Kantonszugehörigkeit und der durchaus eigenständigen Wirtschaftsstruktur und der Raumbeziehungen wegen weggelassen. Die Agglomeration Olten schiebt sich ferner auf knapp 1 km an das bandförmige Ballungsgebiet Schönenwerd-Aarau heran. Für den Raum Olten liegt nach Bevölkerungszahlen folgende Entwicklung vor:

	Einwohner				Zunahme %	
	1850	1900	1941	1960	1850—1960	1950—1960
Olten	1 634	6 969	15 287	20 044	1125	21,6
Trimbach	1 054	2 066	4 112	5 784	447	25,1
Winznau	350	392	865	1 123	222	15,3
Obergösgen	366	375	854	1 139	210	23,3
Starrkirch-Wil	361	572	823	919	154	5,0
Dulliken	671	828	1 827	2 991	345	47,1
Wangen	908	1 362	2 117	3 639	300	49,3
Rickenbach	267	383	437	512	92	12,0
Hägendorf	1 113	1 494	1 969	2 313	109	10,4
Kappel	550	532	747	982	78	24,0
Agglomeration	7 274	14 973	29 038	39 446	442	24,4

*Urs Wiesli, Olten*

## Aus der Region Laufental – Thierstein

Seit unserem Bericht im Heft VIII/1 hat die Region über einige Fortschritte zu berichten:

Das regionale *Progymnasium Laufen* kann auf Beginn des Schuljahres 1969/70 mit einer ersten Klasse den Schulbetrieb aufnehmen. Es haben sich 40 Schüler zur Aufnahmeprüfung gemeldet. Es konnten davon 10 Kinder aus dem Laufental und 14 Kinder aus dem Bezirk Thierstein angenommen werden. Die Schule wird die ersten zwei Jahre im Schulhaus Breitenbach untergebracht, um dann am eigentlichen Schulort Laufen in neue Räume einzuziehen.

Um die Versorgung des wasserarmen Teils des Thiersteins auf längere Zeit sicherzustellen, ist ein Gemeindeverband gegründet worden, dessen Ziel es ist, mit *Grundwasser aus dem Birstal*, d. h. aus dem Raume Zwingen, das chronische Trinkwassermanko der Dörfer im Thiersteinerberg zu beheben. Angeschlossen sind auch die bernischen Gemeinden am Blauenberg. Der Zusammenschluss besteht jedoch erst auf dem Papier. Die Planungsarbeiten sind im Gange.

Zur Lösung des Problems der *Kehrichtbeseitigung* ist ein Spezialausschuss der Regionalplanung gebildet worden, mit dem Auftrag die Bildung eines Zweckverbandes für Kehrichtbeseitigung an die Hand zu nehmen.

Es steht nun auch die Inangriffnahme der Arbeiten für einen *regionalen Richtplan* bevor. Mit mehreren Planern ist Fühlung aufgenommen worden, und die nächste Generalversammlung der Regionalplanung Laufental-Thierstein wird dann der Auftragserteilung zuzustimmen haben. Sicher ist, dass auch Fachbüros aus der Region mitarbeiten werden.

Auf dem Sektor *Verkehr* ist die erfreuliche Feststellung zu machen, dass die Verbindung Laufen-Breitenbach auf beiden Seiten der Kantonsgrenze durch Ausbau der bisher gar schmalen Strasse verbessert worden ist. Die Holperstrasse Zwingen-Brislach-Breitenbach ist durch den Kanton Bern teilweise erneuert worden und im Jahre 1970 soll mit der Innerortsstrecke in Brislach das letzte Teilstück der relativ wichtigen Verbindung fertig ausgebaut werden. In der Zwischenzeit wird im Dorfzentrum von Breitenbach auch etliches zur Verkehrsverbesserung beigetragen, indem der Dorfplatz (Kreuzung der Strassen Laufen-Liestal und Zwingen-Passwang) verkehrstechnisch saniert wird.

*Breitenbach* hat Sorgen mit einem Rutschhang. Der sog. *Robrrain* ist in Unruhe geraten und eine beachtliche Erdmenge bewegt sich aus Richtung Bezirksspital gegen Westen der Ebene des alten Pfarrhofes von Rohr, nördlich des Dorfes Breitenbach, zu. Gefahr besteht für die oben am kritischen Hang stehenden Einfamilienhäuser. Es wird nach einer Sanierungsmöglichkeit durch Konsolidierung des Hanges gesucht. Mehr jedoch als die technischen Fragen gibt das Problem der Kostenverteilung zu reden.

Die Einwohnergemeinde Breitenbach hat das Geographische Institut der Universität Basel (Dr. U. Eichenberger) mit der Erstellung einer *Schulpla-*

nung beauftragt. Die Planung dehnt sich, weil Breitenbach Sitz mehrerer Kreisschulen ist, teilweise auf die ganze Region aus. Mit dieser Planung sollen Fehlinvestitionen bei künftigen Schulbauten vermieden werden. Andererseits will man damit auch erreichen, dass immer zur richtigen Zeit die nötigen Räume und Einrichtungen bereit stehen. *Peter Haberthür*, Breitenbach

## Eine Schulplanung für Breitenbach

Der Laufener Jura ist in jüngster Zeit mehrmals durch Aufgeschlossenheit und weitsichtiges Handeln aufgefallen. Die Gemeinden der auf den ersten Blick noch vorwiegend ländlich anmutenden Beckenlandschaft, deren Bevölkerung ihren Unterhalt allerdings zu drei Vierteln in Industrie und Gewerbe findet, sind durch die besonders stürmische Bevölkerungsentwicklung seit 1959 gezwungen worden, trotz ihrer Zugehörigkeit zu zwei Kantonen (Bern und Solothurn) eine gemeinsame *Regionalplanung* an die Hand zu nehmen<sup>1</sup>. Die provisorische Inbetriebnahme des interkantonalen Progymnasiums in Breitenbach (Kanton Solothurn)<sup>2</sup> mit Übergangsmöglichkeiten an die Basler Gymnasien lässt die Erkenntnis der zuständigen örtlichen und kantonalen Behörden sichtbar werden, dass die Attraktivität einer Region auf Arbeitskräfte mit ihren Familien und auf Industrien wesentlich durch das Vorhandensein guter Bildungseinrichtungen in zumutbarer Entfernung beeinflusst werden kann.

Es verwundert nun nicht, dass gerade die besonders aktive Gemeinde Breitenbach eine mittelfristige *Schulplanung* an die Hand genommen hat. Damit soll ein Beitrag zur *Vermeidung von Fehlinvestitionen* in einem bedeutenden Sektor der Infrastruktur geleistet werden. Die Abschätzung der zu erwartenden Aufwendungen für Bildungseinrichtungen im Bezirk Thierstein — die Gemeinde Breitenbach kann keineswegs isoliert betrachtet werden — ist dem Schreibenden, Vorsteher der Abteilung für geographische Grundlagenforschung der Basler Region am Geographischen Institut der Universität Basel, übertragen worden.

Die Schulplanung ist erst seit wenigen Jahren Gegenstand der Forschung. Schon vermehrt wurde in Fachzeitschriften und auch in der Presse auf die starken — vor allem sozialen — Barrieren im Schulbesuch hingewiesen. Eine ebenso entscheidende Rolle spielen jedoch oft die Verteilung des Schulangebots und dessen Erreichbarkeit. Es ist offensichtlich, dass sich gerade hier dem Geographen ein weites Forschungsfeld anbietet. So sind auch schon, vor allem in Deutschland, verschiedene methodische Ansätze zur Schulplanung vorhanden.

Die Planung von Schuleinrichtungen muss auf der Erfassung des künftigen regionalen Schüleraufkommens basieren, weshalb eine differenzierte

<sup>1</sup> Vgl. RB IV (1963), S. 178.

<sup>2</sup> Im Frühjahr 1969; definitiver Standort in Laufen (Kanton Bern); siehe RB VIII (1967), S. 101f. und oben.

*Bevölkerungsprognose* benötigt wird. Unter Berücksichtigung der strukturellen Konzeption des Bildungswesens im Kanton Solothurn, welche gegenwärtig durch ein neues kantonales Schulgesetz gewisse zu beachtende Änderungen erfährt, können dann mit Hilfe der Berechnung des *relativen Besuchs der verschiedenen Schularten* die sich aufdrängenden Erweiterungen von Schuleinrichtungen abgeschätzt werden. Für eine eingehende Würdigung von *sozialer und geographischer Herkunft* der Schüler im ganzen Untersuchungsgebiet liegen erst unvollständige Statistiken vor — Angaben über Einkommensverhältnisse und Bildungsstand der Eltern fehlen vollständig. Jedoch auch die Bevölkerungsstatistik und vor allem die verfügbaren Unterlagen über die wirtschaftliche Situation und Entwicklung in den einzelnen Gemeinden geben nur unbefriedigende Auskünfte auf unsere Fragestellung. Es soll nun versucht werden, mit den vorhandenen Mitteln Anhaltspunkte zu erarbeiten, welche dem Auftraggeber eine möglichst gute Vorstellung der erforderlichen Investitionen in den Bildungssektor gestatten — in den Sektor, welchem im sozioökonomischen Bereich erstrangige *entwicklungsbestimmende Bedeutung* zukommt. Ulrich Eichenberger, Allschwil

## Résultats provisoires du Recensement 1968 pour le Haut-Rhin

Les premiers résultats du recensement 1968 viennent d'être publiés. Sans présenter un caractère définitif, ils permettent cependant certaines constatations:

1° *L'accroissement général de la population haut-rhinoise* de 1962 à 1968 reste du même ordre que celui de la période 1954—1962, soit:

6,77 ‰ de 1962 à 1968  
6,7 ‰ de 1954 à 1962

ce qui donnerait un accroissement moyen annuel de + 1,1 ‰ pour la dernière période contre + 0,8 pour la période 54-62.

La population du Haut-Rhin atteint donc en 1968 le chiffre de 585 000 (1962: 548 000).

2° La part due au *solde migratoire* est nettement supérieure au chiffre de la période précédente:

	Solde migratoire	Excédent actuel
1954—62	28	72
1962—68	44	56

Ce qui indiquerait une immigration de 16 000 personnes environ.

3° *Les variations de population à l'intérieur du département* se présentent aussi:

a) une diminution persistante dans les vallées vosgiennes (Ste-Marie-aux-Mines — 5,33 ‰, St-Amarin — 5,11 ‰, Kaysersberg — 4,91 ‰, Munster — 1,90 ‰) par contre, le Sundgau passe d'une variation négative

(— 1,23 %) à une augmentation de + 3,77 %, c'est le cas aussi pour la région de Ribeauvillé: + 12,55 % contre — 4 %.

- b) voient leur accroissement fléchir (tout en restant positif) les régions de Thann, Cernay, Guebwiller et Mulhouse et le bassin potassique.
- c) le long du Rhin (Neuf-Brisach, Habsheim) l'accroissement est supérieur à celui de 54 à 62.

4° Parmi *les zones de peuplement industriel et urbain* (Z.P.I.U.) c'est la partie française de la zone de Bâle qui continue à détenir le record de l'accroissement: + 29 % (contre 10,7 % de 54 à 62). La zone de Colmar progresse presque trois fois plus vite que celle de Mulhouse (9,89 % contre 3,52 %). Le même classement se retrouve, atténué, pour les agglomérations urbaines: Saint-Louis, Huningue en tête, Mulhouse derrière Colmar.

5° Parmi *les communes de plus de 5000 habitants*, il convient de signaler, en dehors de Saint-Louis — Huningue, le très fort accroissement des localités autour de Mulhouse: Illzach, Rixheim, Riedisheim, Pfastatt. Si Sainte-Marie-aux-Mines continue à baisser, Altkirch marque une vigoureuse reprise. Mulhouse reste de loin la métropole haut-rhinoise avec 116 000 habitants (182 000 pour l'agglomération); Colmar 59 000 (65 000); mais un fléchissement se marque pour l'ensemble de la région mulhousienne par rapport à la période 54—62.

*Paul Meyer, Mulhouse*

## Die Freiburger Stadtlandschaft im Wandel

Die von den Freiburgern seit 80 Jahren gewünschte *Verkehrsverbindung auf den Schlossberg* ist am 1. August 1968 Wirklichkeit geworden. Es kam nicht zu der Ausführung des Planes von 1903, der einen Personenaufzug vom Schwabentor zum Kanonenplatz vorsah; das wäre im kleinen eine ähnliche Lösung gewesen wie der 165 m hohe Aufzug zur Hammetschwand am Bürgenstock über dem Vierwaldstättersee. Ein Privatunternehmen baute eine *Schwebebahn vom Stadtgarten bis neben das Schlossberg-Restaurant Dattler*. Es handelt sich um eine Umlaufbahn mit einem Förderseil, das über Stützen geführt wird. Die Bahnstrecke hat eine Länge von 280 m; der Höhenunterschied beträgt 72 m. Die Personenbeförderung erfolgt in zweisitzigen Kabinen, die in den beiden Stationen selbsttätig an- und abgekuppelt werden. 20 Kabinen aus Aluminium sollen pro Stunde in jeder Richtung 500 Personen befördern können. Die Bahn kann später einmal auf den oberen Schlossberg verlängert werden bis zu einem Punkt, für den bereits ein Aussichtsturm geplant ist.

Die *Wege auf dem Schlossberg* werden weiter ausgebaut; Lichtungen geben den Blick nach der Stadt frei. Zugleich erfahren die Hauptwege vom Dattler über den Kanonenplatz zum Greiffeneggschlössle und weiter zum Schwabentor eine bessere Beleuchtung. Ferner werden versuchsweise abends

durch mehrere Tiefstrahler verschiedene alte Baumgruppen hervorgehoben. Wenn diese Bestrahlung Gefallen findet, soll sie zu einer Dauereinrichtung werden. Voruntersuchungen für die am Fuss des Berges vorgesehene Verbreiterung der Schlossbergstrasse ergaben, dass der Abhang nicht aus festem Gestein, sondern aus Gesteinsschutt, mit grösseren und kleineren Trümmerstücken vermischt, besteht. So werden Sprengungen nicht nötig, dafür müssen Vorkehrungen gegen eine Rutschung des Hanges getroffen werden. Für die Verbindung der Schlossberganlagen mit dem Stadtgarten bestehen verschiedene Pläne. Fast gleichzeitig mit der Eröffnung der Schwebebahn wurde im nordöstlichen Teil des Stadtgartens eine neuartige *Globus-Sonnenuhr aufgestellt*, eine Gabe der Freiburger Meisterschule für Bildhauer und Steinmetzen und der Fachschule für Steintechnik. Auf dem mit einer Sonnenuhr geschmückten Sockel liegt ein Globus, dessen Achse zum Polarstern zeigt.

Im Juni fand die *Übergabe zweier neuer Universitätsgebäude* statt, des Instituts für Biologie, Genetik und Pharmakognosie im Botanischen Garten und der Chemischen Laboratorien in der Albertstrasse. In einem weiteren Bauabschnitt werden im Botanischen Garten noch neue Gewächshäuser errichtet werden, während das alte Botanische Institut und die bisherigen Gewächshäuser abgerissen werden sollen. Mit den neuen Gebäuden ist eine neue Entwicklung von Institutsbauten in die Wege geleitet worden, einer Typenplanung mit räumlich variablen Baumöglichkeiten. *Das Biologische Institut* weist einen grossen Hörsaal mit 462 Sitzplätzen auf, einen kleinen mit 100 und fünf Kursräume mit zusammen 200 Arbeitsplätzen. In Klimakammern kann nicht nur die Temperatur vollkommen gleich gehalten werden, sondern es bestehen auch die Möglichkeiten, Änderungen der Temperatur, der relativen Luftfeuchtigkeit, des Kohlendioxidgehalts der Luft, der Lichtstärken und der Art der Beleuchtung, nicht zuletzt der Stärke der horizontalen Luftgeschwindigkeit in weiten Grenzen durchzuführen.

Das *Chemische Hochhaus* mit 52,85 m Höhe ist in seiner Baugestaltung umstritten. Es steht ziemlich isoliert am Rande des naturwissenschaftlichen Viertels; so sind in seiner Nachbarschaft bauliche Änderungen vorgesehen, um es besser in seine Umgebung einzugliedern. Sein Energieverbrauch entspricht der einer Stadt von 20 000 Einwohnern. Den Einrichtungen für den Brandschutz musste besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden; äusserlich fallen die um jedes Stockwerk herumführenden Fluchtgänge auf. Zwei Wasserkühl- und zwei Kälteanlagen sorgen für die Kaltwasserversorgung der Klimaanlage und für das Temperieren der Laborkühlräume. Doch müssen die Chemiker zu ihrem grossen Leidwesen noch andere Institute mit in ihr Haus aufnehmen. Der moderne Hörsaalbau wird auch vom Zoologischen Institut benutzt.

In der Altstadt soll die derzeitige nächtliche *Beleuchtung des Freiburger Münsters* mit 16 Scheinwerfern verstärkt und verbessert werden, wobei auf die verschiedenen Farbstärken des rötlich schimmernden Buntsandsteins Rücksicht genommen wird. Der Gemeinderat hat der *Instandsetzung des Martinstores* zugestimmt. Eine Gestaltung dieses Tores nach dem Vorbild

des Schwabentors wurde vor allem mit der Begründung abgelehnt, dass dann die günstigen Proportionen zwischen dem Tor und den umliegenden Häusern unschön verändert würden. Beide Tore wurden um die Jahrhundertwende erhöht und nicht sehr glücklich mit gotischem Zierat geschmückt. Das Schwabentor wurde vor einiger Zeit in alemannischem Baustil erneuert.

Der Sommer 1969 wird dazu benützt, *das Äussere verschiedener noch stehen gebliebener historischer Gebäude zu verschönern*. Bereits restauriert sind die Fassaden des Augustinermuseums und die Vorderfront des Hauses zum Herzog, Salzstrasse 18, mit seinem schönen Renaissanceportal. Das Gebäude gehört nun zum Komplex des Stadtarchivs. Jetzt kommt vor allem das Kaufhaus auf dem Münsterplatz an die Reihe, wobei u. a. die an den beiden Erkern befindlichen Wappen der österreichischen Wahlreiche und Erblände aus der Zeit von Karl V. neu gefasst werden. Weiter hergerichtet werden: das an das Kaufhaus angebaute sog. Ballhaus, das Bürgerhaus an der Buttergasse, das Wenzingerhaus und die alte Wache, also die Gebäude in der Südostecke des Münsterplatzes.

Die neu angelegten *Gehwege an den Geschäftsstrassen* um die Freiburger Altstadt herum sind neuerdings mit massiven, rauen Zementplatten befestigt worden. Die Gehwege in der Altstadt behalten das *Kieselpflaster aus halbierten Rheinkieseln*, mit denen sich die Stadt eine Besonderheit geschaffen hat, wobei vielfach aus verschiedenfarbigen Kieseln Mosaiken geschaffen wurden und noch werden. Infolge ihres hohen Arbeitsaufwandes sind die Wege mit Rheinkieseln mehr als doppelt so teuer in ihrer Anlage als die neuen Zementplatten. Aber sowohl an einem Kaufhaus-Neubau in der Kaiser-Joseph-Strasse, wie auch vor dem Schwarzwald-Reisebüro am Roteckplatz wurden neuerdings die Gehwege mit Rheinkieseln bepflanzt. Soweit dies schon in der kalten Jahreszeit geschah, wurde die Arbeit unter einem mit Warmluft beheizten Plastikzelt durchgeführt. Es soll noch rund ein Dutzend «Pflästerer» in Freiburg geben.

Die *Deutsche Bundespost* beginnt in Freiburg *verschiedene grosse Bauprojekte* zu verwirklichen. So wurde mit dem Bau des Kraftfahrfhofes mit Werkstätten an der Ecke Baslerstrasse und Heinrich-von-Stephan-Strasse neben der Bahnunterführung begonnen. Ebenso wird der Baugrund für *das neue Fernmeldegebäude* am Westrand der Stadt zwischen Elsässer Strasse und Sundgau-Allee ausgehoben. *Mit seinem über 60 m, mit Antennen über 100 m, hohen Turm* wird dieses Bauwerk der Freiburger Bucht einen neuen Akzent geben. Bald folgen soll der Neubau der Oberpostdirektion im Gebiet der Bischofslinde.

*Doch stockt die Erweiterung der westlichen Stadtteile*, weil die schwierige Finanzlage des Landes Baden-Württemberg den Zeitplan für die *Verwirklichung der Abwassergrossraumlösung Breisgauer Bucht stark verzögert*, und weil vorerst keine Möglichkeit besteht, die Abwässer aus der geplanten Erweiterung der Siedlung Landwasser ausreichend zu klären und abzuleiten. Aus diesem Grund kommt auch das neue Freiburger Schlachthofprojekt im Industriegebiet Nord nicht von der Stelle, da die Klärung der Abwässer

vorläufig nicht möglich ist. Und die Bäche im Nordwesten von Freiburg sind schon überbelastet. Der Untergrund wird mit Schmutzwasser angereichert. Es besteht die Gefahr, dass die Verschmutzung so tief in den Untergrund vordringt, dass sie die Grundwasservorräte bedroht.

Soweit der *Mooswald* nicht schon als Baugebiet für den Stadtteil Landwasser-Nord ausgewiesen ist, möchte ihn die Kreisstelle für Naturschutz- und Landschaftspflege des Stadtkreises unter Landschaftsschutz stellen. Klimatisch und wasserwirtschaftlich ist der Auewald in der Freiburger Bucht für die Stadt wichtiger als der Bergwald. Die grosse Gefahr besteht, dass trotzdem weitere Teile von ihm verloren gehen, was für die Eigenart von Freiburg eine Katastrophe wäre. Infolge des unglücklichen Verlaufs der Grenzen des Stadtkreises besteht für Freiburg keine Möglichkeit der Industrie-Ansiedlung mehr. Wohl ist ausserhalb dieser Verwaltungsgrenze ein Industriegebiet in der Nachbargemeinde Hochdorf geplant, aber Finanzgesetze versperren der Stadt Freiburg die Möglichkeit, diesen Weg zu gehen. Da das Oberrheingebiet im mitteleuropäischen Raum eine grosse Zukunft hat, ist eine grössere industrielle Zunahme in diesem Gebiet zu erwarten. Dabei gilt es, *die Landschaft nicht zu «zersiedeln»*, sondern an bestimmten Schwerpunkten in konzentrierter Form zu bebauen.

Neben der Industrie denkt man meist nicht daran, dass *im Vorort St. Georgen noch Landwirtschaft mit Weinbau* betrieben wird. In den Jahren 1954—1959 wurde hier die Rebumlegung durchgeführt, wobei auf der gesamten Rebfläche nur zwei Rebsorten angebaut wurden: Gutedel und Riesling  $\times$  Silvaner = Müller-Thurgau. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der wirtschaftlichen Verwertung der Weine stellte nun die Winzergenossenschaft St. Georgen auf Wunsch der Zentral-Kellerei in Breisach, die den St. Georgener Wein ausbaut und verkauft, den Antrag, die jeweiligen zahlreichen Gewannlagen zu einer Grossraumlage zusammen zu fassen, sofern in ihr die gleiche Rebsorte angebaut wird. In Zukunft gibt es für die St. Georgener Weine nur noch drei Lagebezeichnungen, nämlich: Steinler, Käppele und Osner. Da dies nach dem Weingesetz möglich ist, hat der Freiburger Gemeinderat zugestimmt. *Damit verschwinden hier, wie in den meisten Rebgemeinden, eine grössere Anzahl von Flurnamen.*

Bei der Feierstunde zum 600. Jahrestag der Eingliederung Freiburgs in die Österreichischen Vorlande, im Jahr 1368, haben die Vertreter der Partnerstadt *Innsbruck ein 6,5 m hohes Kreuz für den 525 m hohen Kreuzkopf gestiftet*. Der Gipfel, ein schöner Aussichtspunkt, liegt zwischen Günterstal und Merzhausen, und ist vom Spemannplatz aus gut zu erreichen.

*Gerhard Endriss, Freiburg i. Br.*

## Landschaftliche Veränderungen im Raum Basel – Freiburg i. Br. – Feldberg

Der Beauftragte für Natur- und Landschaftsschutz im *Landkreis Freiburg*, Oberforstrat a. D. Hans Kleiber, gab die Anregung für alle 77 Gemeinden, die jeweiligen *Grenzsteine* auf Karten einzutragen, damit sie als geschichtliche Dokumente und häufig auch als kleine Kunstwerke erhalten bleiben. Soweit sie heute noch stehen, sind sie durch die Anlage neuer Wege und durch die Mechanisierung der landwirtschaftlichen Arbeit stark gefährdet. Verschiedene Gemeinden haben abgängige Grenzsteine, wenn Darstellungen und Schriften noch erkennbar waren, auf ihren neuen Schulhöfen aufstellen lassen. Ebenso wurde angeregt, die in den letzten Jahrzehnten stark verwahrlosten *Gehölze und Parkanlagen zu pflegen*. Es würde sich lohnen, die Bäume an den Bächen von den sie umgebenden Sträuchern zu befreien, weil sie dann als Individuen zur Geltung kommen können. Im Dreisamtal wurden an *einem* Bauchlauf 16 verschiedene Baumarten festgestellt. Vor allem aber hat sich die Mühe gelohnt, die meist im 18. Jahrhundert angelegten Parks im Freiburger Kreis etwas aufzuräumen. So kommt jetzt die grösste Linde im Landkreis, die im Schlosspark von Hugstetten, nordwestlich von Freiburg, besser zur Geltung. Es ist zu hoffen, dass auch der Park um das Jesuitenschloss am Schönberg, Gemeinde Merzhausen, südlich von Freiburg, gelichtet wird.

An der Südwestseite des *Breisacher Münsterbergs* mussten die aus vulkanischen Tuffen und Agglomeraten bestehenden Felsen gegen Absturz gesichert werden, um einmal die alte Stadtmauer und den Hagenbachturm zu erhalten und um zum andern den Verkehr auf der sich unter dem Berg hinziehenden Fischerhalde nicht zu gefährden. Weil es sich hier um wenig kompakte Felsmassen handelt, die durch eindringendes Wasser und Frostsprengungen weiter aufgelockert werden, hat das Geologische Landesamt ein Stahlbetonskelett um die gefährdeten Felsen vorgeschlagen mit zusätzlichen Zementinjektionen in den Berg hinein. Das aufgebrachte Drahtgeflecht wird durch Stahllanker im Felsen festgehalten. Über das Maschenwerk wurde Beton gespritzt, der schon nach kurzer Zeit eine Patina annahm.

*Bad Krozingen* hat mit einer vierten Quellbohrung (seit 1911) jetzt ein für die Bewegungstherapie geeignetes, gut mineralisiertes Thermalwasser erhalten und wird nun ein grosses Thermalschwimmbad bauen. Das Heilbad verfügt heute über 2600 Gastbetten.

*Im Kaiserstuhl sind jetzt 400 ha Rebland* infolge der Rebflurbereinigung *völlig umgeformt worden*. Von Seiten des Naturschutzes wurden neuerdings *Versuche* unternommen, wenigstens *einige Pflanzen zu retten*. Da ihre Aufzucht sehr schwierig ist, mussten Vorversuche unternommen werden. Die grossblütige Kaiserstuhlanemone und die Küchenschelle können jetzt in Papptöpfen künstlich aufgezogen und dann angepflanzt werden. Am Kaiserstuhl und Tuniberg standen in diesem Frühjahr manche neu angelegten Raine in voller Blüte. Die zerstörten Orchideen müssen als verloren gelten.

Leider werden immer noch Orchideen von Räufern ausgegraben, obwohl allmählich bekannt sein sollte, dass sie an anderen Standorten nicht weiter wachsen.

Auch im Schwarzwald gehen Veränderungen, freilich ganz anderer Art, vor sich. *Am Belchen grasen* diesen Sommer in 700 bis 800 m Höhe etwa 25 Schafe auf einer Koppelweide. Es ist dies ein Versuch der Viehwirtschaft im Gebiet der Höhenlandwirtschaft, der klären soll, ob man hier mit geringem Einsatz von Mitteln, besonders aber auch von Menschen, eine Wirtschaft rentierlich betreiben kann. Zunächst sind noch alle Fragen offen, von der geeigneten Schafrasse angefangen bis zu dem Problem, ob man die mageren Böden mit Mineralstoffen anreichern soll und muss, wie auch, welche Art der Koppelzäune sich am besten bewähren wird. Eine weitere Frage ist, ob man die während des Winters in der Rheinebene grasenden Schafherden im Sommer auf die Höhen des Schwarzwalds treiben kann, damit sie dort das Gras abfressen, das niemand mehr mähen will, d. h. ob die Schafe im Erholungsgebiet die Landschaftspflege übernehmen können. Die *Gemeinde Todtnau*, die bis vor kurzem Prämien an Landwirte auszahlte, damit sie die Bergwiesen abmähen, hat jetzt einen Wanderschäfer gefunden, dessen Herde nun die mähenden Landwirte ersetzt.

Die *Gemeinde Utzenfeld* zwischen Schönau und Todtnau hat auf dem 1200 m hohen Knöpflesbrunnen ein neues «Herderhaus» mit Höhengastwirtschaft eröffnet. Damit bleiben die grossen Weidflächen in diesem Raum auch für die Zukunft erhalten. In Utzenfeld ist in der Nachkriegszeit die Zahl des Rindviehs ungefähr gleich geblieben, während sie in anderen Gemeinden des oberen Wiesentals stark zurückgegangen ist.

Die Stadt Todtnau hat nun die Genehmigung zum Bau von Skiliften im Naturschutzbereich des Fahlerlochs erhalten. Es ist beabsichtigt, einen Lift vom Ortsende Fahl bis zum Skistadion Fahler Loch zu bauen. Der bereits bestehende Fahlerlochlift soll neu gebaut und bis zur oberen Grafenmatte, zur sog. Silberwiese, verlängert werden. Beide Lifte zusammen erschliessen eine Abfahrt von etwa 2,6 km Länge mit einem Höhenunterschied von annähernd 1000 m.

Der vor 13 Jahren auf dem Feldberg, auf der Kuppe des Seebucks, errichtete Fernsehturm wird zur Zeit gründlich überholt, da ihm die ausserordentlich extremen Witterungsverhältnisse sehr zugesetzt haben. Der Turm ist 42 m hoch, die Antenne weitere 32 m lang. Um keine weiteren Erosionsschäden entstehen zu lassen (vgl. «Regio Basiliensis» IX, 1968, S. 350), baut der Südwestfunk vom Grüble aus eine Zufahrtsstrasse zum Turm mit 400 m Länge und 3 m Breite. Sie bekommt einen dauerhaften Belag und wird den unvermeidlichen Fahrzeugverkehr aufnehmen. Bei der vollkommen ausgefahrenen bisherigen Trasse bestand die Gefahr, dass sich die tiefen Rinnen immer weiter verbreitern würden. Im kommenden Frühjahr wird auf die jetzt entblösten Stellen rings um den Turm herum ein Nährstoff enthaltender Spezialschaumstoff mit Grassamen aufgespritzt werden, um ein rasches Begrünen in diesem Höhegebiet zu ermöglichen.

Vor mehr als einem Jahr wurde *auf der Windeck* über Hinterzarten, Landkreis Hochschwarzwald, auf der Nordostseite des Feldbergs ein *Fernmeldeturm* errichtet für die Übermittlung der Impulse aus der Schaltzentrale des Verbundsystems der westdeutschen Energiewirtschaft zu den Kraftwerken im Südschwarzwald. Hier gelang es mit dem Verständnis aller Teilnehmer, auch in Naturschutzgebieten die von der modernen Technik geforderten Einrichtungen so zu bauen, dass sie die Landschaft nicht stören.

Inzwischen sind aber neue Forderungen erhoben worden, um die Mitte August 1968 ein schwerer Kampf entbrannt ist. *Auf der Kuppe des Feldbergs soll eine neue fernmeldetechnische Anlage* der NATO errichtet werden als Folge der Verlegung des NATO-Hauptquartiers von Paris nach Brüssel. Geplant ist ein Betriebsgebäude mit zwei an Gittermasten befestigten Parabolantennen. Angeblich soll eine andere Lösung nicht gefunden werden. Das Regierungspräsidium Südbaden hat als höhere Naturschutzbehörde auf die schwere Gefährdung des Naturschutzgebietes Feldberg hingewiesen und das Vorhaben ausdrücklich abgelehnt. Das Kultusministerium von Baden-Württemberg soll als oberste Naturschutzbehörde nach der «Badischen Zeitung» vom 7. August 1968 seine Zustimmung geben, da das Naturschutzrecht als Recht des Landes den übergeordneten Bestimmungen des Bundesrechts weichen müsse. Durch den geplanten Bau würde ein Teil des bisherigen Naturschutzgebietes verloren gehen, und weitere bauliche Anlagen könnten dann nicht mehr verhindert werden. Ausser dem Schwarzwaldverein hat auch die Gemeinde Feldberg Einwände erhoben.

Der Kampf um die Gestaltung des sommerlichen *Schluchsees* ist auch in diesem Jahr wieder ausgebrochen. Im Kreisrat des Kreises Hochschwarzwald fielen harte Worte gegen das Schluchseewerk. Der See ist ein Speicherbecken zur Erzeugung von elektrischer Energie für die Zeit des Spitzenbedarfs. Bei ruhender Stromabgabe wird vom Hochrhein herauf durch Pumpbetrieb Flusswasser zugeführt, damit eine möglichst gleichbleibende Höhe des Seespiegels gewahrt wird. In einer Vereinbarung mit den am See gelegenen Gemeinden in der Mitte der fünfziger Jahre hat sich das Schluchseewerk verpflichtet, von Mai bis zum Ende der Saison einen Pegelstand von 925 m einzuhalten. Das Werk weist darauf hin, dass seit dieser Absprache der Seespiegel während der Hauptsaison nie unter diesen Stand gesunken sei. Ein Zeitungsberichterstatter konnte auch keine besorgniserregenden Zustände finden. Ein geringes Schwanken des Seespiegels ist natürlich immer möglich. Seit dem Aufstau des Sees sind ein weiterer Stein des Anstosses die aufsteigenden Torfinseln aus dem in den Staubereich einbezogenen ehemaligen Moor. Die Beseitigung der oft grossen Mengen abgebrochener Torfschollen wird vom Werk durchgeführt.

Das Limnologische Institut der Universität Freiburg stellt seit einigen Jahren *Felchen im Schluchsee* fest. Sie können von früher eingesetzten Fischen abstammen, es ist aber auch denkbar, dass Eier und Larven durch den Pumpbetrieb des Schluchseewerks aus dem Rhein- und Aarewasser in den See kamen. Da die Eier der Felchen in der Tiefe der Seen hohe Drucke aus-

halten, und auch die Larven noch keine Schwimmblase haben, könnten sie solchen Transport durchaus aushalten.

Beim *Titisee* findet das Institut durch Anreicherung von Nährstoffen ein rasches Wachstum von Plankton und Wasserpflanzen. Es bestehe die Gefahr, dass sich die Verhältnisse in diesem See in ähnlicher Weise verschlechtern könnten wie im Überlinger See. Dort bleiben trotz der mehr und mehr voranschreitenden Klärung der Abwässer noch genügend Stoffe aus diesen im See, um eine beschleunigende Wirkung auf das Wachstum im Wasser auszuüben, zumal die Phosphatstoffe aus dem Wasser nicht ausgefällt werden.

Gerhard Endriss, Freiburg i. Br.

## In Kürze

— Die erste staatliche *Grossparkanlage* in Basel konnte Ende Oktober 1968 dem Betrieb übergeben werden. Das Parking Elisabethen im Ostfuss des sich im Bau befindlichen Heuwaage-Viadukts bietet Platz für 870 Wagen.

— Nach langjähriger Diskussion ist der bundesrätliche Entscheid in der Basler Tangentenfrage zu Gunsten der *Inneren Osttangente* gefallen. Die Autobahnverbindung von den N 2/3 zur deutschen Autobahn wird somit innerhalb der Verbindungsbahn durch die Stadt führen!

Die Bauarbeiten im Gellert-Dreieck für den Anschluss des Basler Strassennetzes an die Autobahn sind bereits im Gange. Mit der Betriebsaufnahme auf der Strecke Basel-Augst kann für den Herbst 1969 gerechnet werden.

— das neueste Basler Verkehrsmittel, der *Gelenktrolleybus*, hat seine Fahrten Ende Oktober 1968 auf der Linie 33 (Wanderstrasse - Johanniterbrücke - Badischer Bahnhof) aufgenommen.

— Mit dem *Fahrplanwechsel* am 1. Juni 1969 werden die meisten Schnellzüge der SBB von Basel in Richtung Genf, Bern und Chur erheblich beschleunigt. Auf der Strecke Bremen-Mailand verkehrt ein neuer TEE-Zug «Roland» erstmals auf der klassischen Basler Gotthardlinie über Luzern.

— Der Güterumschlag in den *Rheinhäfen* beider Basel betrug im Jahre 1968 7,8 Millionen Tonnen, gegenüber 7,9 Millionen Tonnen im Jahre 1967. Die internationale Personenschiffahrt Basel-Rotterdam verzeichnete 29 093 Passagiere (im Vorjahr 28 184).

— Bedeutende europäische Binnenschiffahrtsgesellschaften haben sich zu einem *Containerdienst* zusammengeschlossen. In einer ersten Ausbautappe sollen auch die Basler Häfen zur Bedienung mit Containerschiffen ausgerüstet werden.

— Die *Beseitigung der Abfälle* geschieht in zunehmendem Masse auf regionaler Basis. So ist zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land ein Abkommen über die Kehrichtverwertung abgeschlossen worden, wonach der Kehricht aus dem unteren Kantonsteil (Bezirk Arlesheim) künftig in der Basler Anlage verbrannt wird, während der Kanton Basel-Land für den oberen Kantonsteil eine eigene Anlage erstellen wird. Gemäss einem vor kurzem in Paris abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich kann nunmehr auch die Planung für die linksrheinische Abwasser-Reinigungsanlage der Stadt Basel und der sich anschliessenden elsässischen Gemeinden in Angriff genommen werden. Die Betriebsaufnahme soll spätestens im Jahre 1975 erfolgen.

— Im Talboden der Ergolz, zwischen Rothenfluh und Anwil, sind zwei künstliche Weiher angelegt worden, die als *Naturschutzreservat* dienen.

— Das Projekt des *Kernkraftwerks* in Kaiseraugst wird weiterverfolgt. Eine provisorische Einzonung hat bereits stattgefunden.

— Der Entscheid des Bundesrates über die Führung der Autobahn durch das Dorf *Mumpf* ist gefallen. Die Strasse soll gemäss dem ursprünglichen Projekt zwischen der Bahn und dem Dorf erstellt werden.

— Die Firma Geigy AG hat den Gemeinden Laufenburg und Kaisten angeboten, die Kanalisationen der beiden Gemeinden in die Fabrikkläranlage des neuen *Werkes Kaisten* einzuführen. Die Gemeinde Kaisten hat diesem Angebot bereits zugestimmt.

— Am linken Ufer des *Klingnauer Stausees* ist ein Beobachtungsturm für Ornithologen errichtet worden. Er soll nicht nur wissenschaftlichen Zwecken dienen, sondern auch die Öffentlichkeit auf die vielgestaltige Vogelwelt an diesem Stausee aufmerksam machen.

*Hans-Ulrich Sulser, Basel*

---

#### ADRESSEN DER AUTOREN / ADRESSES DES AUTEURS

G. Bienz, Bruderholzallee 45, 4000 Basel 24 / Lic. iur. U. Bühler, Gewerbeverband Basel-Stadt, Elisabethenstrasse 23, 4000 Basel / Dr. U. Eichenberger, Geographisches Institut der Universität, Klingelbergstrasse 16, 4000 Basel / Dr. G. Endriss, Sautierstrasse 65, D-7800 Freiburg i. Br. / Dr. H. Fischer, Geologische Kommission, Bernoullistrasse 32, 4000 Basel / P. Haberthür, Spitalstrasse 402, 4226 Breitenbach / Ed. Hoffmann-Feer, Sevogelstrasse 56, 4000 Basel / P. Meyer, 17, rue Auguste-Lustig, F-68 Mulhouse / Dr. H. U. Sulser, St. Alban-Anlage 39, 4000 Basel / Dr. U. Wiesli, Bleichmattstrasse 34, 4600 Olten / Dr. O. Wittmann, Schulstrasse 44, D-7850 Lörrach.

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