

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 10 (1969)
Heft: 2

Rubrik: Landschaft im Wandel = Actualités régionales

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

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

LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

Planungen im Raume der «Regio»

ZUSAMMENGESTELLT VON H.-U. SULSER

Basel-Stadt

Das neue Konzept für die dritte Bauetappe des *Bürgerspitals* verzichtet auf ein Bettenhochhaus. Der Betten- und Behandlungstrakt am Petersgraben wird nicht höher als das bestehende Bettenhaus längs der Spitalstrasse. Es soll bereits Ende 1974 bezugsbereit sein.

Als Fortsetzung des *Hewwaage-Viadukts* gegen Nordwesten werden die Zufahrtsstrassen bis zum Spalentor vierspurig ausgebaut. Es ist vorgesehen, über diesen neuen Verkehrsstrang eine Autobuslinie (Nr. 50, Bahnhof-Flughafen) zu führen.

Im Gebiet der *Langen Erlen* ist eine Neuplanung vorgesehen. Der Erlen-Verein beabsichtigt, den bestehenden Tierpark sukzessive umzugestalten und zu erneuern. In erster Linie wird bis 1971 ein neues Restaurant entstehen, das auch den Winterbetrieb ermöglicht. Gleichzeitig soll die Eingangspartie verbessert und mit neuen Tiergehegen versehen werden. In einer späteren Etappe soll der Park umgebaut und erweitert werden. Ein Fachausschuss der Regierung ist überdies mit dem Studium der Möglichkeiten beschäftigt, die gesamten Langen Erlen zu einem Stadtpark zu gestalten.

Baselland (siehe auch den folgenden Artikel)

Die Ortskernkommission *Arlesheim* legt einen detaillierten Bauplan vor, der das alte Dorfzentrum in drei Bauzonen aufteilt und teilweise zu einer City umformt, die sowohl Geschäfts- wie Gemeindezentrum werden soll.

In *Muttenz* hat die Gemeindeversammlung beschlossen, das nördliche Gebiet des ehemaligen Schiessplatz-Areals, auf dem die Erstellung eines Quartierzentrums vorgesehen war, in eine Grünzone umzuwandeln. In dieser soll vorerst ein Hallenbad, später auch ein Gartenbad entstehen.

In *Oltingen* sind die Entwürfe zur Ortsplanung erstellt worden. Diese geben eine wichtige Grundlage zur Weiterbearbeitung der Feldregulierung.

Aargau

In der Region *Mittleres Rheintal* bestehen z. Zt. drei regionale Kleinzentren (Stein, Frick und Laufenburg). Die Regionalplanungsgruppe bemüht sich um die Schaffung eines Regionalzentrums, zu dem sich auch mehrere Gemeinden zusammenfinden können.

In *Rheinfelden* ist die Planung für eine zentrale Kurmittelanlage abgeschlossen. Sie sieht den teilweisen Abbruch des Hotels «Salines» und die Erstellung eines neuen Erstklasshotels sowie eines neuen Kurmittelhauses mit einer Kapazität von 600 Behandlungen pro Tag vor. Die Baukosten, die auch die Errichtung eines Sole-Schwimmbades (25 × 12,5 m) einschliessen, betragen rund 14,5 Millionen Franken.

Die Gemeinde *Stein* hat den Zonenplan, die Bauordnung, den Strassenrichtplan sowie die Berichte zu den Plänen der kantonalen Baudirektion zur Vorprüfung einreichen können.

Im Zusammenhang mit der Erstellung der Nationalstrasse bei *Eiken* ist von den beteiligten Landeigentümern eine Teilregulierung im Ausmass von rund 150 ha beschlossen worden.

Solothurn

Die Arbeitsgruppe für die Stadtplanung von *Olten* hat einen ersten Zwischenbericht erstellt. Sie sieht die Heranbildung einer City vor, wobei diese selbst dem Fussgänger reserviert bleiben, aber durch gute Strassenverbindungen mit dem Verkehrsnetz verknüpft werden soll.

Bern

Die bernische Regierung hat dem Grossen Rat den Entwurf zu einem neuen *Baugesetz* vorgelegt. Die Gemeinden sollen verpflichtet werden, ein Baureglement zu erlassen und in einem Zonenplan wenigstens das Baugebiet vom übrigen Gemeindegebiet abzugrenzen. Erstmals wird damit die Planung im ganzen Kanton gesetzlich geregelt. Planungsaufgaben und Befugnisse der Gemeinden, der Regionen und des Kantons werden umschrieben und gegeneinander abgegrenzt. Als Planungszweck wird bezeichnet: Zweckmässige Nutzung des Bodens, Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons, Sicherstellung des Bodens für öffentliche Bauaufgaben, Schutz des Wassers und der Luft vor Verunreinigung durch Bauten und Anlagen, Erhaltung der erforderlichen Erholungsräume, Bewahrung der Schönheit und Eigenart von Landschafts- und Ortsbildern.

Baden

Der Gemeinderat der Stadt *Freiburg i. Br.* hat den neuen Generalverkehrsplan, der seinen «Vorgänger» aus dem Jahre 1959 ablöst, angenommen. Er sieht bis zum Zieljahr 1985 Investitionen von 496 Millionen Mark vor. Dazu gehören u. a. der Bau des Autobahnzubringers Mitte, eine innerstädtische Schnellstrasse südlich der Dreisam, ein Strassentunnel durch den Schlossberg und die Verdoppelung der Zahl der Parkmöglichkeiten in der Stadtmitte. Das öffentliche Verkehrsmittel soll in dem Sinne ausgebaut werden, dass die Strassenbahnen auf eigenen Gleiskörpern als Schnellbahnen verkehren können.

H.-U. Sulser, Basel

Zur Planung in den Kantonen Baselland und Basel-Stadt

Die Regierungsräte der beiden Kantone Baselland und Basel-Stadt sind überein gekommen, die Regionalplanung in der Basler Region zu koordinieren und gemeinsam zu fördern. Der Vertrag über die Organisation und Durchführung der Regionalplanung sieht vor, eine Regionalplanungsstelle als technisches Organ für die Planungsarbeiten zu errichten. Diese soll administrativ der Baudirektion des Kantons Baselland unterstellt werden, wobei die Kosten von Basel-Stadt zu 25 % und von Baselland zu 75 % zu tragen sind. Für die Koordination und Information über die die Landesgrenzen überschreitenden Planungen soll ferner eine internationale Koordinationsstelle im Rahmen der bestehenden Arbeitsgruppe «Regio Basiliensis» geschaffen werden. Die Kosten dieser Stelle, die einen vorläufigen Kredit von jährlich 160 000 Franken zur Verfügung gestellt erhält, werden zu 75 % von Basel-Stadt und zu 25 % von Baselland getragen.

Im Kanton Baselland ist auf Grund der Bestimmungen im neuen Baugesetz im Herbst 1967 eine Abteilung für Regionalplanung im Rahmen des Planungsamtes der Baudirektion errichtet worden. Diese Direktion erhielt auch den Auftrag, einen ersten Bericht vorzulegen. Dieser liegt nun in einer sehr sorgfältig und ausführlich dokumentierten zweibändigen Publikation vor. Er bringt eine erstmalige zusammenfassende Darstellung der verschiedenartigen Probleme und Aufgaben. In Text und Abbildungen wird auf die Entwicklung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze, der Bodennutzung und des Verkehrs hingewiesen. Auch der Stand der Versorgung mit Wasser, Elektrizität und Gas sowie der Stand der Abwasserreinigung und der Kehrichtbeseitigung werden festgehalten, wie auch die Situation der Verwaltungseinrichtungen, Schulen und Spitäler etc. Ferner werden Entwicklungsmöglichkeiten im Anschluss an das Leitbild Baselland dargestellt sowie die Organisation und der Stand der gegenwärtigen kantonalen und interregionalen Planung. Der Bericht will Auskunft über die vorhandenen Arbeiten und Studien geben. Er soll aber auch zeigen, dass noch manche Probleme im Kanton und in der Region zu lösen sind. Es wird angestrebt, den Bericht in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt und den Nachbarkantonen in Zukunft nachzuführen und laufend zu ergänzen.

Die Kantonale Planungsstelle Baselland hat ferner einen *Zonenplan der Region Basel, Teil 1: Nutzungsart*, im Masstab 1:25 000 herausgegeben, der als wichtige Unterlage für die Regionalplanung und zur Information über die Zonenplanung dienen soll. Er ist als Ergänzung zum «*Ersten Bericht zur Regionalplanung*» anzusehen. Erfreulicherweise umfasst die detaillierte Darstellung der Zonenpläne nicht nur das Gebiet des Kantons Baselland, sondern darüber hinaus noch den Kanton Basel-Stadt, das aargauische Hochrheintal bis Stein, von den Kantonen Bern und Solothurn die Gemeinden des Laufener Beckens, die Elsässer Gemeinden rund um Basel und die deutschen Gemeinden an der Grenze von Weil am Rhein über Lörrach bis nach Säckingen.

- Als Grundlagen für den Zonenplan dienen für das schweizerische Gebiet:
- Rechtskräftige Zonenpläne der Gemeinden mit Genehmigungsdatum der Originalfassung und der letzten Nachträge oder Änderungen,
 - oder Entwürfe von Zonenplänen, soweit verfügbar und sinnvoll,
 - oder Baugebietsabgrenzung bzw. Kanalisationsrayon gemäss generellem Kanalisationsprojekt, falls keine Zonenpläne vorhanden.

Für das deutsche Gebiet sind die «Flächennutzungspläne» oder «vorbereitende Bauleitpläne» der Gemeinden massgebend.

Für das französische Gebiet wurden der «Plan d'Etat futur» des «Grouperment d'Urbanisme St. Louis-Huningue», ergänzt durch den «Plan d'Urbanisme Directeur» für Blotzheim, Hüningen und Neudorf verwendet.

In einer ausführlichen Legende wird die Systematik der verschiedenen vorgeschriebenen Nutzungsarten (für Basel auch die Geschosszahl) angeführt.

Ein zweiter Teil mit den Intensitäten der Nutzung soll voraussichtlich gegen Ende des Jahres erscheinen. Es ist vorgesehen, beide Pläne dauernd nachzuschreiben und je nach Bedürfnis neu zu publizieren.

H.-U. Sulser, Basel

Ein Siedlungs- und Verkehrsplanungsvorschlag für das Hochrheingebiet

Anfang August 1969 ist von einer privaten Studiengruppe für Planungsfragen, der ein Architekt, ein Architekt-Planer, ein Jurist und der Unterzeichnete als Berater für Verkehrsfragen angehörte, die Studie «*Planung Hochrhein*» veröffentlicht worden¹.

Mit der Studie soll versucht werden, ein entwicklungsfähiges bauliches Leitbild für das Hochrheintal oberhalb der Stadt Basel zu entwerfen. Ausgehend von der Tatsache, dass sich im Hochrheintal in der Region Stein-Sisseln-Kaisten ein bedeutendes Industriegebiet entwickelt, das zum Gegenpol von Basel werden kann, ist eine bandartige Anordnung der künftigen baulichen Entwicklung zwischen dem kulturellen Zentrum von Basel und dem industriellen Zentrum im Osten geplant. Das Prinzip der Bandstadt weist gegenüber der ringförmig um ein Zentrum angeordneten Stadt mit radialen Entwicklungsmöglichkeiten zahlreiche Vorteile auf. Das Hochrheintal zwischen Basel und Laufenburg bietet ideale Voraussetzungen für dieses Modell der Raumplanung:

- In einer bandartigen Anordnung, welche die Struktur der geplanten Gestaltung bestimmt, wird ein Lebensraum für etwa 500 000 Einwohner geschaffen.

¹ Guido F. Keller, Ernest Fergusson, Dr. Kurt Jenny.

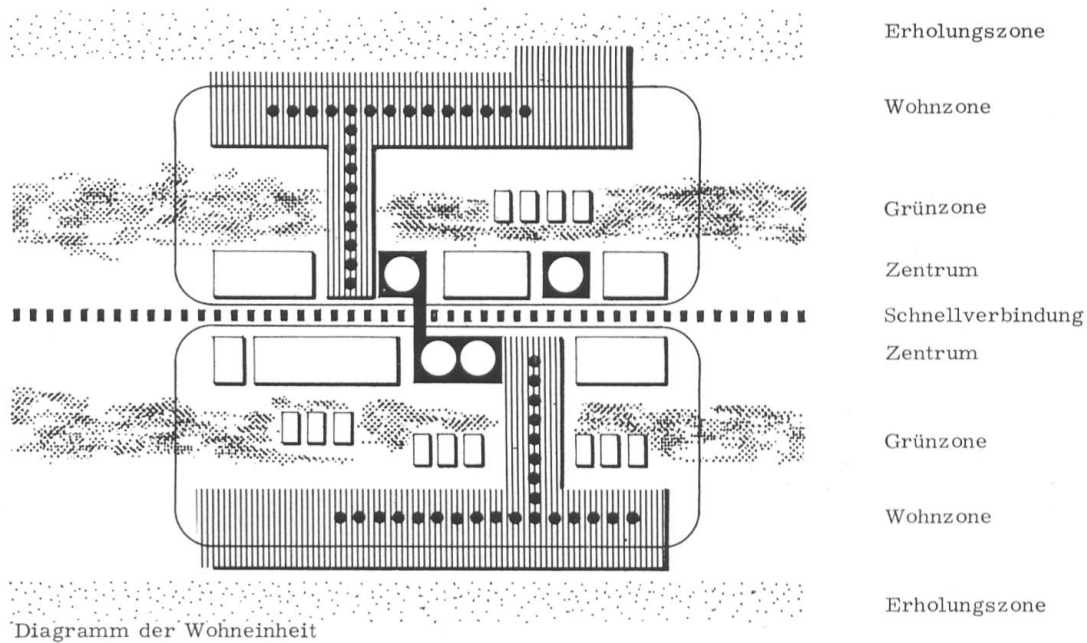
- Basel übernimmt vorwiegend kulturelle Aufgaben und den tertiären Wirtschaftssektor. Das im Osten gelegene Industriezentrum wird grösstenteils wirtschaftlich-produzierende Aufgaben erfüllen.
- Die bestehende Eisenbahnlinie der SBB bildet, zur Schnellbahn ausgebaut, den Hauptverkehrsträger im Lokal- und Fernverkehr.
- Der private Verkehr wird zur Hauptsache durch die Nationalstrasse N 3 und die dazu gehörenden sekundären Erschliessungsstrassen übernommen.
- Die bewaldeten Hügel des Tafeljuras und das Rheinufer bilden die beidseitigen Erholungsgebiete.

Die Struktur der bandartigen Konzeption entlang der bestehenden Eisenbahnlinie Basel-Laufenburg gliedert sich in drei parallel geführte Bezirke. In der Mitte des Bandes liegen die zu Einheiten zusammengefassten Subzentren (historisch gewachsene Ortskerne müssen erhalten und allenfalls saniert werden; sie sind in den Gesamtplan einzubeziehen). Je nach Topographie befinden sich beidseits von diesen Subzentren in einer Entfernung von ungefähr 500 bis 1000 m die parallel dazu liegenden Wohnsiedlungen. Dazwischen bandartig ausgedehnt, erstrecken sich die Grünzonen mit den dort vorgesehenen öffentlichen Gebäuden. Beidseitig dieser urbanen Struktur finden wir die Erholungsgebiete. In den südlich anschliessenden Juraquertälern sind Zonen mit lockerer Überbauung für erhöhte Wohnansprüche möglich.

Ein Hauptvorteil der bandartigen Anlage liegt in der rationellen Erschliessung durch den Verkehr, die eine gute Bedienung sämtlicher Siedlungsgebiete erlaubt. Hierbei kommt dem öffentlichen Verkehr die Priorität zu. Als Basis des Verkehrsnetzes wird die bestehende Bahnlinie Basel-Laufenburg mit kleinen Abweichungen zu Grunde gelegt.

Hauptlinie des privaten Verkehrs wird zwischen Basel und Stein die Nationalstrasse N 3 sein, die in Erwartung des grossen zusätzlichen Verkehrs aus der Bandstadt zweckmässigerweise auf sechs Spuren ausgebaut werden sollte. Von Stein bis Laufenburg ist eine vierspurige Express-Strasse am Südrand der einzelnen Einheiten vorzusehen. Die verschiedenen Einheiten sind zur Entlastung des Längsverkehrs separat an die Nationalstrasse oder an eine ihr parallel laufende Express-Strasse anzuschliessen, wobei diese an den bestehenden Anschlüssen an die Nationalstrasse überleiten würde.

Als Hauptverkehrsträger des öffentlichen Verkehrs ist die Eisenbahn vorgesehen, die zwischen Basel und Laufenburg (evtl. mit Abzweigung von Stein nach Frick) als Schnellbahnlinie auszubauen wäre mit zusätzlichen Haltepunkten für die Zentren der einzelnen Stadteinheiten. Vorerst dürfte analog den Berechnungen für den Nah-Schnellverkehr in der Region Bern mit der bestehenden zweispurigen Linie auszukommen sein, die neben dem Schnellverkehr Basel-Zürich den Nah-Schnellverkehr mit starrem Fahrplan im 30-Minuten-Intervall aufzunehmen hätte. Voraussetzung ist jedoch die Eliminierung sämtlicher Niveauübergänge und die Erstellung schienenfreier Zugänge zu den Perrons aller Stationen und Haltepunkte. In der Planung müsste hingegen der vierspurige Ausbau der Strecke, zumindest bis Stein, vorgesehen



werden, damit in einem späteren Zeitpunkt, bei Verdichtung des starren Fahrplans, auf 20- oder 15-Minuten-Betrieb und bei Zunahme des Schnellzugs- und Güterverkehrs die äusseren Geleise dem Nah-Schnellverkehr und die inneren Geleise dem Langstrecken-Verkehr zur Verfügung gestellt werden können. Mit der Konzeption der Eisenbahn als Schnellbahn wird diese zum Hauptverkehrsträger der Rheinstadt, vorausgesetzt, dass sie mit einem attraktiven Fahrplan mit kleinen Intervallen und kurzen Reisezeiten ausgestattet wird. Die Eisenbahn übernimmt mit dieser Entwicklung innerstädtische Verkehrsaufgaben und kann zur Entlastung des Strassennetzes beitragen. Auf der Strecke Basel-Laufenburg wären die folgenden zusätzlichen Haltepunkte zwischen den Stationen vorzusehen:
Basel SBB - Luftmatt (Schulen!) - St. Jakob/Hagnau - Muttenz - Schweizerhalle - Pratteln - Im Löli (Augst) - Kaiseraugst - Im Rohr - Chloosfeld - Rheinfelden - (evtl. Rheinfelden-Spital) - Möhlin - Saili - Langi Awand - Chis - Mumpf - Stein (Ciba) - Breitenloo (Ziegel matt) - Sisseln (Roche) - Obert (Geigy) - Laufenburg.

Um eine möglichst gute Verbindung der Schnellbahn mit dem öffentlichen Verkehr der einzelnen Einheiten zu gewährleisten, ist der jeweilige Haltepunkt möglichst in das Zentrum der Einheit zu verlegen. Eine Verschiebung gegen Norden oder Süden kann sich hingegen aus topographischen Gründen ergeben, z. B. an der Rheinlehne zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden. Auf jeden Fall ist die Verknüpfung mit dem lokalen Verkehr mittels einer Autobuslinie herzustellen, die in einer achtförmigen Schleife das Gebiet einer Stadteinheit erfasst. Ebenso sind die Autobuslinien aus den Nebentälern direkt an Haltepunkte der Schnellbahn anzuschliessen.

Von grösster Bedeutung für die rationelle Verkehrsabwicklung ist die Verknüpfung der Schnellbahn mit dem städtischen Verkehr in Basel. Während die Bedingungen für die Schnellbahn in der Bandstadt vorzüglich sind (zentrale Lage der Haltepunkte in den Einheiten), ist die Situation in Basel weniger günstig (periphere Lage des Bahnhofs zur City und extreme Lage in bezug auf die Industrie). Um diesem Mangel abzuweichen, wäre ein Ausbau des Schnellbahnnetzes in Basel durch eine Erweiterung zu einer Schlaufe denkbar, wobei auch ein entsprechender Ausbau der Linie Basel-Tecknau vorzusehen wäre. Der Ausbau der Schnellbahn zu einer Ringbahn in Basel könnte etwa die folgenden Haltepunkte vorsehen:

Basel SBB - Morgartenring - Basel-St. Johann (Sandoz) - (Linienführung über Hüningen zur Wiesemündung) - Rheinhafen Kleinhüningen - Ciba - Basel Bad. Bahnhof - Solitude (Hoffmann-La Roche) — Breite/Birsfelden - Luftmatt - Basel SBB.

Bei einer weitergehenden politischen und wirtschaftlichen Verständigung der drei Nationen am Rheinknie könnte auch die folgende Linienführung von Basel-St. Johann bis zum Badischen Bahnhof in Frage kommen: *Basel-St. Johann (Sandoz) - St. Louis (Route de Bâle) - Huningue-Gare - Friedlingen-Rhein - Weil-Friedlingen - Wiesenbrücke (Ciba) - Basel Bad. Bahnhof*, wobei die ehemalige Linie Hüningen-Weil wieder in Betrieb genommen werden könnte.

Für die Strecke Basel SBB bis St. Louis müssten Zweistrom-Triebwagen eingesetzt werden; bei vierspurigem Ausbau könnten je zwei Spuren für das schweizerische und das französische Stromsystem reserviert werden. Mit dieser Netzerweiterung wäre auch der Anschluss des Flughafens Basel-Mulhouse an die Schnellbahn vorzusehen. Bei der Verwirklichung dieses Ringbahnvorschlages ist es denkbar, dass die Schnellbahnkurse von Laufenburg und vom Baselbiet ab St. Jakob gegenläufig über den Ring verkehren und gegenseitig Anschlüsse gewähren.

Analog zu gewissen Ansätzen in Deutschland wird nur eine sehr enge Kooperation aller öffentlichen Verkehrsmittel der Region in tarifarischer und betrieblicher Hinsicht (Verkehrs- und Tarifgemeinschaft) eine zufriedenstellende Verkehrsbedienung gewährleisten. Es wird sich somit eine Zusammenarbeit von SBB, BVB, DB und SNCF, wenn nicht sogar ein Zusammenschluss zu einem Zweckverband für die Region Basel und das Hochrheingebiet aufdrängen. Diese Frage wird in Zukunft ohnehin vermehrte Aufmerksamkeit fordern, einerlei ob sich die Bandstadt als solche am Hochrhein realisieren lässt oder nicht. Die bauliche Entwicklung im Hochrheintal geht auch ohne planerische Massnahmen in die Richtung einer intensiven Besiedlung, wie dies laufende Projekte um Augst, Rheinfeldern und Stein bereits zeigen. An die Stelle einer zufälligen und sukzessiven Überbauung sollte jedoch eine klare Konzeption im Sinne eines Regionalgesamtplans treten.

H.-U. Sulser, Basel

Neue Impulse für den Tourismus im Berner Jura

Im Ferienland Schweiz konzentriert sich der Tourismus vorwiegend auf die Alpen und die Voralpengebiete. Das Flachland weist einige Fremdenverkehrszentren in den grösseren Städten auf, während das Mittelgebirge, der Jura, touristisch gesehen noch ein Entwicklungsland darstellt. Von den 18 988 553 Logiernächten in schweizerischen Hotels im Sommerhalbjahr 1968 (Mai bis Oktober) entfallen ganze 696 518 oder 3,7% auf den Jura. Die Verteilung auf die einzelnen Regionen ist die folgende:

Region	geöffnete Betriebe	verfügbare Gastbetten	Übernachtungen	mittlere Bettenbesetzung
Berner Jura	204	3 565	215 521	33 %
Waadtländer Jura	54	1 138	60 215	29 %
Neuenburg	122	2 355	151 879	35 %
Solothurn	121	2 086	136 833	36 %
Baselland	87	1 754	132 070	41 %
Total: Jura	588	10 898	696 518	35 %

Rechnet man den Kanton Basel-Stadt, der in der offiziellen Fremdenverkehrsstatistik unter der Rubrik Mittelland Nordost(!) figuriert, zum Jura, so ergibt sich ein Logiernächteanteil von 5,8%.

Abgesehen von einigen wenigen Kurorten wie St-Cergue, Ste-Croix und Magglingen und den Jurarandstädten, bestehen keine touristischen Zentren oder gar Fremdenverkehrslandschaften, wie sie in den Alpen und an den Alpenrandseen oder auch im Hochschwarzwald zu finden sind. In einer interessanten Studie¹ werden die Ursachen für das mangelnde Interesse seitens der Touristen am speziellen Beispiel des Berner Juras aufgezeigt. Es wird dort ausgeführt, der Rückgang der Logiernächte in den letzten Jahren sei «...darauf zurückzuführen, dass diese Gäste von dieser Gegend mehr erwartet haben, als sie dann tatsächlich zu bieten vermochte. Dies trifft nicht so sehr auf die Naturschönheiten und die klimatischen Verhältnisse dieser Gegend zu, die man allgemein für den Fremdenverkehr als gut bezeichnet, und die sich mit mancher Gegend der Schweiz messen können. Vielmehr fallen auch hier, wie im Berner Mittelland, der zu kleine Komfort der Hotels und die schlecht ausgebauten Nebeneinrichtungen des Fremdenverkehrs stärker ins Gewicht. Durch diese zwei negativen Merkmale ist es nicht möglich, bei den Gästen ein günstiges Image der Gegend aufzubauen. Dadurch fällt die positive Reklame bei Freunden und Bekannten zu Hause weg. Zudem gehen auch ehemalige Gäste oft nicht mehr in eine solche Gegend, weil diese ausser den Naturschönheiten nichts zu bieten hat, und weil das soziale

¹ *Bucher, L.* (1968): Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Kanton Bern von 1949—1957 in der Sicht der Statistik (Textband und Tabellenband). Sonderhefte des Statistischen Bureaus des Kantons Bern, Nr. 15.



Abb. 1 Das Feriendorf der Schweizer Reisekasse in Montfaucon von SE. Im Vordergrund das Empfangsgebäude mit dem Hallenbad.



Abb. 2 Das Feriendorf von W. Die zweite Etappe von elf Häusern entsteht am rechten Bildrand.

Prestige zu Hause durch Ferien in einer solchen Gegend nicht gehoben wird. Die Hotels des Berner Juras sollten deshalb die Bettenzahl in der nächsten Zeit nicht mehr vermehren. Vielmehr sollte die vorhandene Kapazität modernisiert werden, um tatsächlich einen grösseren Komfort bieten zu können. Auch sollten hier die Gemeinden mit Hilfe des Staates dringende Aufgaben der Infrastruktur vorantreiben, um auch damit den Gästen ein grösseres Wohlbehagen bieten zu können ...»

In der Tat sind die touristischen Einrichtungen und die Beherbergungsmöglichkeiten im Berner Jura z. Zt. eher bescheiden, wobei statistisch zum Jura nicht nur die eigentlich jurassischen Bezirke, sondern auch die Gemeinden am Jurafuss gerechnet werden. Als Orte mit grösseren Betten- und Logiernächtezahlen werden gesondert ausgewiesen: Biel (inkl. Leubringen), Magglingen, St-Imier, Delsberg und Pruntrut. Die folgende Tabelle enthält die Frequenzzahlen für das Sommerhalbjahr 1968:

Orte	geöffnete Betriebe	verfügbare Gastbetten	Übernachtungen	mittlere Bettenbesetzung
Biel	16	760	71 971	51 ‰
Delémont	10	201	11 972	32 ‰
Magglingen	4	297	31 622	58 ‰
Porrentruy	10	227	11 323	27 ‰
Saint-Imier	7	114	6 107	29 ‰
Rest des Berner Juras	157	1 966	82 526	23 ‰

Aus diesen Ziffern errechnet sich für den Rest des Berner Juras, abgesehen von den grösseren Orten eine durchschnittliche Bettenzahl pro Betrieb von 12,5 (Schweiz 32, Berner Oberland 38), was wohl kaum zu einer rationellen und rentablen Betriebsführung genügt. Ausserdem liegt die mittlere Bettenbesetzung im Sommer (d. h. in der Hauptsaison) bei nur 23 ‰.

Die «Pro Jura» als Dachverband aller touristischen Organisationen des Jura hat sich deshalb schon seit einiger Zeit mit der Förderung des Fremdenverkehrs und der Verbesserung der touristischen Infrastruktur befasst. Das Ziel liegt nicht in der Schaffung von Fremdenverkehrszentren alten Stils. Vielmehr soll der Bau von Häusern mit Ferienwohnungen und von Feriendörfern gefördert werden. Für die nächsten Jahre ist die Erstellung einer Kette von Feriendörfern geplant. Von grosser Bedeutung sind ferner die Bestrebungen, Reitpisten und Wanderwege auszubauen und zu markieren. Ausserdem wird in Tramelan ein Schwimmbad entstehen, das dem Sommertourismus dienen soll.

Von der Tatsache, dass die Freiberge in zunehmendem Masse «entdeckt» werden, zeugen die Umbauten und Renovationen bestehender Hotels, die sich z. B. in Saignelégier oder Bellelay sogar eigene Ställe angegliedert haben, um Reitferien offerieren zu können. Spezielle Reitzentren sind u. a. in Le Peu-Pequignot und in Cerneux-Veusil-Dessus entstanden.

Von grosser Bedeutung, sowohl als Mustereinrichtung wie auch als Promotor für künftige derartige Anlagen, ist bestimmt das Feriendorf der Schweizer Reisekasse in Montfaucon. Nachdem schon 1967 zwei Häuser im Westen von Montfaucon und eines beim Bahnhof Pré-Petitjean im Betrieb standen, konnte das Feriendorf oberhalb der Strasse Montfaucon-Bémont in ausgezeichneter Aussichtslage am 28. Juni 1968 eingeweiht werden und am 6. Juli 1968 die ersten Gäste empfangen. Das Dorf besteht aus 14 Ferienhäusern verschiedener Grösse (fünf bis sechs, sieben, sieben bis acht, acht bis neun Betten), die jeweils mit Douche und WC, Küche und grossem Wohnzimmer mit Cheminée ausgestattet sind. Zu jedem Häuschen gehört eine gedeckte Terrasse sowie ein ausreichend grosses Umland, damit sich die Bewohner der einzelnen Einheiten nicht stören. Dazu kommt ein Empfangszentrum mit Aufenthaltsraum und Spielzimmer für Kinder sowie einem Hallenschwimmbad für sämtliche Gäste. Die Vermietung erfolgt zentral durch die Geschäftsstelle der Schweizer Reisekasse in Bern nur für ganze Wochen und vorzugsweise an Familien mit Kindern. Die Häuser sind mit einer Zentralheizung versehen, so dass sie auch im Winter benützt werden können. Zu diesem Zweck hat die Schweizer Reisekasse am Nordhang, der hinter dem Feriendorf gegen Les Enfers hinabführt, sogar einen eigenen Skilift erstellt. Die ersten drei Betriebsjahre zeigen einen stetigen Anstieg der Frequenzen:

	Anzahl Häuser	Betten	Personen	Logiernächte
1967	3	18	233	3 146
1968	16	120	868	10 740
1969 *	16	120	1 332	17 194

* 1969 gemäss Buchungslisten

Diese erfreulichen Zahlen, wie auch die Tatsache, dass die vorhandenen Häuser bereits mehr als ein Jahr im voraus für die Sommersaison voll ausgebucht sind, hat die Leitung der Schweizer Reisekasse zu einem weiteren Ausbau bewogen. Im laufenden Jahr werden nochmals elf Häuser erstellt, so dass ab Sommer 1970 in Montfaucon 26 Häuser und das Empfangszentrum mit total 202 Betten ruhesuchenden Familien zur Verfügung stehen werden.

H.-U. Sulser, Basel

Thermalwasserbohrung Neuwiller

In der Zeit vom 12. Mai bis 1. Juli 1969 wurde in der Gemeinde Neuwiller (Haut-Rhin), am Strässchen von Neuwiller nach Benken, unweit der Landesgrenze, eine Tiefbohrung auf Thermalwasser abgeteuft. Die Bohrung stand unter der Leitung des «Service de la Carte Géologique de l'Alsace et de Lorraine» in Strasbourg. Die Absicht war, ähnlich wie in Bellingen oder Krozingen, im Hauptrogenstein Thermalwasser zu erschliessen. Die Bohrung wurde auf Grund geoelektrischer Voruntersuchungen angesetzt und hat unter 640 m tertiären Sedimenten des Oberrheingrabens den mittleren Malm erreicht. Der Hauptrogenstein wurde aus tektonischen Gründen nicht in der erhofften Mächtigkeit angetroffen. In 1063 m Tiefe wurde die Bohrung im Unteren Dogger eingestellt. Die Ergiebigkeit an Thermalwasser erwies sich als nicht sehr hoch. Weitere Förderversuche sind aber in Aussicht genommen.

H. Fischer und L. Hauber, Basel

In Kürze

Basel-Stadt

— Im Juni 1969 konnte die neue *Kehrichtverbrennungsanlage* im Wasenboden dem Betrieb übergeben werden, nachdem die alte Anlage mit 96 000 t im Jahr 1968 an der oberen Kapazitätsgrenze angelangt war. Beide Anlagen werden zusammen rund 235 000 t pro Jahr verbrennen können. Das Einzugsgebiet der Basler Kehrichtverwertung erstreckt sich über den Kanton Basel-Stadt, die 16 Gemeinden des Bezirks Arlesheim, die Gemeinden Augst, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, Gelterkinden, Sissach und Thürnen im übrigen Kanton Baselland, die Gemeinden Kaiseraugst und Möhlin im Kanton Aargau, die Gemeinde Dornach (Kanton Solothurn) sowie die elsässischen Städte St. Louis und Hüningen.

— Im Zusammenhang mit dem Ausbau des äusseren Ringes ist die Kreuzung am östlichen Brückenkopf der Dreirosenbrücke neu gestaltet worden. Dabei ist nach dem Centralbahnplatz und der Heuwaage auch dieser Knotenpunkt mit einer grosszügigen *Fussgängerunterführung* ausgestattet worden.

— Basel hat einige neue *Verkehrsverbindungen* erhalten: Im Winter 1968/1969 verkehrte erstmals ein direkter Bahnbuskurs der Deutschen Bundesbahn von Basel über Lörrach, Schopfheim, Zell, Todtnau nach dem Feldberg. Im Sommerfahrplan 1969 erschien ein neuer TEE-Zug nach Mailand, die Verlängerung des bisherigen Triebwagenzuges «Roland» von Bremen, der neu auch Luzern und Bellinzona ans TEE-Netz anschloss. Im Sommer 1969 ist ferner eine neue, zeitlich günstige Flugverbindung nach Mailand ohne Umsteigen aufgenommen worden, die von der privaten italienischen

Fluggesellschaft ITAVIA betrieben wird. Ferner hat die BEA einen neuen Kurs Basel-London eingesetzt, der für die Basler Geschäftswelt von Bedeutung ist, da er die Strecke Basel-London am Morgen und London-Basel am Abend bedient.

— Das *Autosilo* im Hotel «International», das seinerzeit als erstes vollautomatisches Parkhaus der Welt eröffnet werden konnte, hat seine Pforten geschlossen. Die Konkurrenz des grossen Heuwaage-Parkings hat sich zu ungunsten des privaten Parkhauses ausgewirkt. Im freiwerdenden Raum will das Hotel weitere 54 Hotelzimmer einrichten. Ausserdem sollen Tagungsräume, Konferenzzimmer und ein Hallenschwimmbad entstehen. Weitere *Hotelneubau-Pläne* bestehen für das Gebiet zwischen Viaduktstrasse, Erdbeergraben und Elsässerbahn, wo ein Grosshotel mit 1000 Betten geplant ist, sowie für die Ecke Aeschengraben/Nauenstrasse, wo ein Hotel mit 400 Betten entstehen soll.

Baselland

— Das zweite *Kantonsspital* des Kantons Baselland entsteht auf dem Bruderholz. Mit dem Bau ist im März 1969 begonnen worden, die Bauzeit dauert ca. 3¹/₂ Jahre. Das Projekt sieht die Erstellung eines Spitaltraktes mit 500 Betten sowie einer Personalsiedlung für ca. 400 Personen vor. Eine spätere Erweiterung könnte die Bettenzahl auf 1000 steigern.

— Die Basler *Kunsteisbahn*, im Margarethenpark in der Gemeinde Binningen gelegen, hat sich zu einem Ganzjahresbetrieb gewandelt: Im Sommer kann auf neun Plätzen Tennis gespielt werden.

— *Muttenz* dehnt sich immer mehr gegen Osten aus. In dieser Neubauzone ist an der Hauptstrasse Basel-Liestal der bisher grösste Migros-Markt in der Basler Region mit einer Verkaufsfläche von 1370 m² eröffnet worden. Noch weiter im Osten, im «Seemättli», hat die Firma J. R. Geigy AG ein Ausbildungszentrum für ihre Lehrlinge und Mitarbeiter erstellt. Dieses umfasst neben einer Turnhalle eine Berufs- und Gewerbeschule und eine Werkschule.

— Das *Diegtertal* verändert sein Gesicht mit dem Bau der Autobahn und den damit zusammenhängenden Arbeiten. Nach der Rutschung am Oberburghang im Frühjahr 1967 hat sich am 27. Juli 1969 eine weit folgenschwerere Erdrutsch-Katastrophe in Eptingen ereignet. Die ins Gleiten geratenen Massen am Edelweisshang haben ein Bauernhaus, einen Teil der Mineralwasserfabrik und einen bereits weitgehend erstellten Viadukt der Autobahn zerstört und den Friedhof in Mitleidenschaft gezogen. Die Gemeinde Eptingen hat bereits beschlossen, den Friedhof ins Stammburggebiet zu verlegen. Das Autobahntrasse soll nach ersten Berichten unverändert bleiben, doch wird zuerst eine Stabilisierung des Rutschhangs erfolgen müssen. Gleichzeitig mit dem Bau der Autobahn wird auf grössere Strecken die alte Haupt-

strasse durch das Diegtertal saniert, verbreitert und in den Dörfern mit einem Trottoir versehen. Als Ersatz für teilweise aufgegebene oder entwertete Bauten entsteht in Diegten an der Strasse nach Känerkinden ein neues Siedlungsgebiet.

Aargau

— Die Projektierung des Kernkraftwerkes in *Kaiseraugst* wird weitergeführt. Nach einem heftigen Abstimmungskampf hat die Gemeinde mit 174 gegen 125 Stimmen eine Änderung der Bauzonenordnung angenommen, nach der die Region Aspof-Hirsrüti eingezont werden soll. Auf diesem Areal ist die Erstellung des Kernkraftwerkes geplant. Inzwischen sind von verschiedenen Seiten schwere Bedenken angemeldet worden. Insbesondere hat der Regierungsrat des Kantons Baselland beim Bundesrat und beim Regierungsrat des Kantons Aargau gegen die Massierung von Kernkraftwerken am Hochrhein und seinen Zuflüssen Einsprache erhoben. Er hält fest, dass — gemäss den Untersuchungsergebnissen einer eidgenössischen Expertenkommission — vor einer weiteren Planung über Standorte zuerst Wärmelastpläne erstellt werden sollten und auch die Auswirkungen der Kühlwassernutzung auf den gesamten Wasserhaushalt geprüft werden muss.

— Die Gemeinde *Möblin* konnte ihre neue Schul- und Sportanlage «Steinli» einweihen. Sie besteht aus einem Schulhaus mit 17 Klassenzimmern und einer Mehrzwecksporthalle, die mit einer Tribüne für über 1000 Zuschauer ausgestattet ist.

— Im *Sisslerfeld* plant die Firma Hoffmann-La Roche die Erstellung einer Dampfzentrale mit Kesselhaus und Hochkamin von 140 m Höhe. Gegen dieses Vorhaben sind von mehreren Seiten Einsprachen erhoben worden, die sich gegen die zu erwartende Luftverunreinigung richten.

— Der Fricktalische Reiterclub hat in *Eiken* eine eigene Reithalle im Ausmass von 40 auf 20 m erstellt.

— Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat die Vereinbarung zwischen den Gemeinden Kaisten und Laufenburg und der Firma *Geigy-Werke Kaisten AG* genehmigt, wonach die drei Partner gemeinsam eine Abwasserreinigungsanlage am Rhein errichten und betreiben. An den Kosten der Gemeinschaftsanlage von rund 11 Millionen Franken partizipieren die beiden Gemeinden mit je 600 000 Franken, während sie der Betrieb mit je fünf Franken pro Einwohner und Jahr belasten wird.

Gleichzeitig mit dem Bau der Werksanlagen beabsichtigt die Firma Geigy auch in Kaisten eine Wohnsiedlung für ihre Angestellten zu erstellen. Das Projekt «K 100» in der «Weid» sieht den Bau eines neuen, in sich geschlossenen Quartiers mit 96 Wohnungen in viergeschossigen Mehrfamilienhäusern und in zweigeschossigen Einfamilienhäusern vor. Parallel dazu soll in

Badisch Laufenburg ein neungeschossiges Hochhaus mit 36 Wohnungen für Grenzgänger entstehen.

— In *Zurzach* ist das grösste Freiluft-Thermalbad der Schweiz im Bau. Es wird zwei sechseckige, je 250 m² messende Bassins, römische Wannebäder und ein Grossrestaurant umfassen. Ein Kurpark soll die ganze Anlage mit dem bereits bestehenden Turmhotel umschliessen.

Solothurn

— In *Witterswil* erstellt die Sandoz AG ihre neue agrobiologische Versuchstation, die vier 33 m lange und 11 m breite Gewächshäuser und ein zweistöckiges Büro- und Laborgebäude umfassen wird und später auf die doppelte Grösse ausgebaut werden kann. In der ersten Ausbaustufe wird sie rund 60 Mitarbeiter beschäftigen.

— Das Anfang 1966 niedergebrannte *Bad Lostorf* soll wieder aufgebaut und ein den heutigen Bedürfnissen angepasstes Bade- und Erholungszentrum werden, das auch ein Hallenschwimmbad enthalten wird.

Bern

— Bei *Zwingen* haben Grundwasserbohrungen einen ergiebigen Grundwasserstrom angeschnitten, der für die Gruppenwasserversorgung genutzt werden soll. Dieser werden die bernischen Gemeinden Zwingen, Blauen, Nenzlingen und Dittingen sowie die solothurnschen Dörfer Breitenbach, Fehren, Meltingen, Zullwil, Nunningen und Himmelried angehören.

— *Laufen* hat ein neues, den heutigen Bedürfnissen angepasstes Postamt erhalten. Auch in *Delsberg* konnte das neue Postgebäude eingeweiht werden, das ausserdem eine Telephonzentrale mit 20 000 Anschlüssen umfasst. Vor dem Postamt ist der Postautobahnhof für die sechs von Delsberg ausstrahlenden Buslinien neu gestaltet worden.

Elsass

— Im Elsass zeichnen sich interessante Verbesserungen der Wirtschaftsstruktur und Ausbauten der *Verkehrsnetze* ab. So ist der Kanal für die Grossschiffahrt von Niffer bis an den Ostrand von Mülhausen fertiggestellt und wird in nächster Zeit die Stadt durchqueren. Die SNCF werden im Lauf der beiden nächsten Jahre die Elektrifikation der Strecke Mulhouse-Belfort-Dôle beenden. Das erste Teilstück der Autobahn Strassburg-Basel konnte Ende 1968 mit der Strecke Habsheim-Bartenheim dem Verkehr übergeben werden. Die im Bau befindliche Fortsetzung gegen Süden wird vorerst der Verbindung mit dem französischen Sektor des Flughafens Basel-Mülhausen

dienen. Das Elsass wird auch an die von Holland gegen Süden führende Erdgasleitung angeschlossen. Bereits Ende 1969 ist die Belieferung der Industrien in der Region Ottmarsheim/Mülhausen vorgesehen. Später könnten auch die Städtetze von Strassburg, Colmar und Mülhausen angeschlossen werden.

— Die *Industrie- und Hafenzzone der drei Grenzen* (vgl. RB VII/1, 1966, S. 100 ff.) nimmt langsam Gestalt an. In Hüningen ist die Migros-France gegründet worden, die sich in der Hafenzzone rund 20 000 m² Land für den Umschlag von Gross-Containern sicherte. Überdies wurden in der Industriezone über 50 000 m² Land erworben. Die Société Chimique Roche du Haut-Rhin erstellt auf einem Gelände von 25 ha eine Fabrik für Vitamine und Lebensmittelfarbstoffe.

— In *Sierentz* ist die Bell France Sàrl gegründet worden, die dort eine Darmerei und später eine Wurst- und Konservenfabrik errichten will.

— Die *Spargelkulturen* im Oberelsass dehnen sich aus. Die Gesamtanbaufläche im Oberelsass beträgt zur Zeit rund 90 ha. Sie wird der grossen Nachfrage wegen jedes Jahr um ca. 10 ha vergrössert.

— Eine touristische Attraktion ersten Ranges wird die Stadt *Mülhausen* erhalten. Das französische Eisenbahnmuseum soll in Mülhausen entstehen und zum grössten Institut dieser Art in der Welt werden.

Baden

— In *Bad Krozingen* entsteht eine Spezialklinik für Herz-Kreislaufkranke, das erste Zentrum dieser Art in Deutschland. Es ist eine Rehabilitationsklinik mit 240 Betten geplant.

— In *Freiburg* ist im Gebiet des Mundenhofs ein Tiergarten eingerichtet worden, in dem ausschliesslich einheimisches Wild, zur Zeit rund 90 Tiere, gehalten wird. Im Stadtteil Zähringen konnte das zweite Freiburger Hallenbad, das mit Thermalwasser von 26 Grad gespiesen wird, eingeweiht werden. Unter dem Karlsplatz ist die erste Tiefgarage Freiburgs mit 750 Parkplätzen dem Betrieb übergeben worden.

— In *Bötzingen* am Kaiserstuhl hat sich der Schweizer Konzern Alusuisse ein Areal von 18 ha Land zur Errichtung einer Kunststoff-Folien-Fabrik gesichert.

H.-U. Sulser, Basel