

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

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

Band: 17 (1976)

Heft: 1

Artikel: Die Verkehrsbestandspläne der "Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner"

Autor: Sulser, Hans-Ulrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088890>

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: 15.01.2026

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

Die Verkehrsbestandspläne der «Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner»

HANS-ULRICH SULSER

Die Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner, die aus 14 Organisationen aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz von Basel bis Frankfurt–Mainz–Wiesbaden besteht, ist im Jahre 1974 erstmals mit einer Publikation an die Öffentlichkeit getreten. Für die Planung im Grenzraum der Oberrheinischen Tiefebene hat sie sich die folgenden Ziele gesetzt:

- « – in Ausführung der Beschlüsse der ersten und der zweiten europäischen Raumordnungsminister-Konferenz für den Abschluss eines Staatsvertrages über eine koordinierte Raumordnung im Oberrheingraben zwischen den drei beteiligten Staaten einzutreten. Durch diesen Staatsvertrag sollen Richtlinien für die Entwicklung des gesamten Oberrheingebiets erarbeitet werden. An diesen Richtlinien sollen sich dann die weiteren nationalen Planungen orientieren;
- mit Vorrang dabei den Schutz der gefährdeten oberrheinischen Kulturlandschaft, eine ausgeglichene Wirtschaftsstruktur in allen Teilräumen und eine verstärkte Zusammenarbeit der bedeutenden oberrheinischen Kultur- und Wirtschaftszentren anzustreben;
- in den vertraglichen Vereinbarungen die Mitarbeit der regionalen Planungsträger vorzusehen, die für die regionalen Teile des Rheingrabens zuständig sind und denen die besten Informationen über die Lebensverhältnisse an Ort und Stelle zur Verfügung stehen.»

Nachdem in den beiden bereits erschienenen Heften der Schriftenreihe¹ die Bestandspläne über Siedlung und Verkehr publiziert worden sind, sollen in nächster Zeit noch jene über Umwelt und Wirtschaft folgen. Damit werden die Grundlagen für den postulierten Vertragsabschluss und für die künftige Planung zur Verfügung gestellt.

Von den vier publizierten Verkehrsbestandsplänen können diesem Heft der «Regio Basiliensis» mit Erlaubnis der Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner zwei beigelegt und damit einem weiteren Publikum bekannt gemacht werden. Es sind dies die Pläne 1 und 2, Schienenverkehr und Straßenverkehr, die in einem unterlegten Grauraster gleichzeitig auch die Informationen des Siedlungsbestandsplans

¹ *Oberrheingraben – Le couloir rhénan*. Hg. von der Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner, Heidelberg:

[Heft 1:] Dringlicher Antrag. [Enthält auch:] Siedlungsbestandsplan (1974).

Heft 2: Probleme des Verkehrs, dargestellt am Verkehrsbestandsplan (1975).

enthalten. Sie stellen, wie dies beabsichtigt war, lediglich eine Bestandesaufnahme dar. Diese Bestandesaufnahme weist jedoch auf die strukturellen Unterschiede in den Verkehrsnetzen und Verkehrsleistungen hin und weist auch jene Lücken im Verkehrsnetz auf, die durch die Planung geschlossen werden müssten.

Der *Schienenverkehrsplan* zeigt die Belastung der einzelnen Strecken im Jahre 1971 mit der kumulierten Anzahl der Personen- und Güterzüge pro Tag. Diese pauschalen Angaben erlauben allerdings nur eine grobe Beurteilung der Situation. Einmal sind sämtliche Nebenstrecken grosszügig weggelassen worden, obwohl sie – insbesondere im Personenverkehr – z. T. beachtliche Zugsleistungen aufzuweisen haben. Ferner erscheinen z. B. die Strecken Mulhouse–Neuenburg–Mühlheim und Basel–Waldshut als gleichwertig, obwohl dies in der Realität nicht der Fall ist. Immerhin erlaubt die gewählte Darstellung auf den ersten Blick die Feststellung, dass der Durchgangsverkehr die rechtsrheinische Linie bevorzugt. Ferner sind auch die fehlenden Ost–West–Verbindungen – innerhalb der Region, wie auch nach aussen – auffällig. Als Postulate erscheinen im begleitenden Text die folgenden:

- Kurze und bequeme Verbindungen von den Zentren beiderseits des Rheins an die geplanten Schnellfahrstrecken (links- oder rechtsrheinisch).
- Ausbau der linksrheinischen Strecke zwischen Strassburg und Mainz, um die «Rechtslastigkeit» des Schienenverkehrs aufzuheben. Überlastungen auf der rechten Seite und freie Kapazitäten auf der linken Seite sollten zu einer gezielten Förderung des linksrheinischen Verkehrs führen, wodurch auch dem Elsass und der Südpfalz verbesserte wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten geboten würden.
- Die «europäische» Stellung von Strassburg müsste zu verbesserten Verbindungen mit den Nachbarstädten führen.
- Die Probleme des Ost–West–Verkehrs sind im Norden weitgehend gelöst, während im Süden die Vogesen und der Schwarzwald Hindernisse darstellen. Vorerst sollten die Umgehungslinien Strassburg–Stuttgart und Basel–Bodensee verbessert werden.

Der *Strassenverkehrsplan* zeigt ebenfalls nur die Fernverkehrsstrassen, d. h. Autobahnen und Autostrassen in ihrer Ausdehnung Ende 1975. Dazu wird die Belastung durch die Anzahl der Fahrzeuge im Jahre 1970 ausgewiesen. Auch der Strassenverkehr erscheint auf diesem Plan vorwiegend auf der rechten Rheinseite. Die Grundlagen der Darstellung stützen sich allerdings noch einseitiger auf die vorhandene Infrastruktur, als dies beim Schienenverkehr der Fall ist. Da in der elsässischen Region im Jahre 1970 erst wenige Teilstücke von Schnellverkehrsstrassen in Betrieb standen, können die auf ihnen verkehrenden Verkehrsströme nicht repräsentativ sein. In der Region der Pfalz sind ebenfalls erst Ende 1975 neue Autobahnen in Betrieb genommen worden, so dass der Nord–Süd–Schnellverkehr auch im Norden des Oberrheingebietes ausschliesslich auf der rechten Rheinseite abgewickelt wurde. Eine Berücksichtigung des auf den Hauptstrassen registrierten Verkehrs hätte sich angesichts des linksrheinisch nur rudimentär aus-

gebildeten Schnellstrassennetzes aufgedrängt. Trotz dieser Mängel in der Erhebung darf nicht übersehen werden, dass sich der internationale Fernverkehr tatsächlich über die Autobahnen abwickelt und dass hier gewaltige Konzentrationen auf der rechten Rheinseite, insbesondere in ihrem nördlichen Teil, bestehen. Im Begleittext werden die folgenden Fragen aufgeworfen:

- Kann die bisherige rechtsrheinische Ausrichtung des Nord–Süd–Verkehrs belassen werden, oder können die Verbindungen durch linksrheinische ergänzt werden? Nach den bestehenden nationalen Ausbauplänen soll die Strecke Lauterburg–Strassburg–Mülhausen bald erstellt werden, während die Verbindung zwischen Lauterburg und Speyer erst in der letzten Dringlichkeitsstufe steht.
- Wie im Schienenverkehr bestehen auch im Strassenverkehr nur im nördlichen Teil gute Ost–West–Verbindungen. Zur Verbesserung der Situation wären insbesondere die folgenden Relationen vorzusehen:
 - Weiterführung der Autobahn Paris–Strassburg in Richtung Stuttgart,
 - Bau der geplanten Autobahn Saarbrücken–Pirmasens–Karlsruhe,
 - Verknüpfung der Schwarzwald–Querverbindung aus dem Raum Ulm nach Freiburg mit dem neuen Vogesentunnel bei Sainte-Marie-aux-Mines,
 - Verbindung der geplanten Hochrhein–Autobahn aus dem Raum München nach Lörrach durch die «Spange» Markt einerseits mit der französischen Autobahn und anderseits mit dem Flughafen Basel–Mülhausen.

Neben diesen beiden Planungsaufgaben im Schienen- und im Strassenverkehr werden in der Broschüre noch jene im Luftverkehr, in der Binnenschiffahrt, im interregionalen Verkehr und für ein integriertes Gesamtkonzept vorgestellt. Für die Binnenschiffahrt, die mit dem Ausbau der Main–Donau–Verbindung und des Rhein–Rhône–Kanals in neue Dimensionen hineinwachsen könnte, wird das Postulat der Berücksichtigung der Fragen der Ökologie gestellt. Im Abschnitt «interregionaler Verkehr» wird in erster Linie der öffentliche Verkehr postuliert. Das oberste Ziel soll darin liegen, «eine solche interregionale Verkehrserschliessung zwischen den neu zu errichtenden Schnellfahrstrecken, den heute bereits vorhandenen Eisenbahnstrecken und vorhandenen sowie geplanten städtischen Nahverkehrssystemen zu harmonisieren ... Dieses System ist durch leiterartige Verknüpfungen mit Ost–West–Sprossen zu stützen, ausgehend von den jeweiligen zentralen Orten ... Hierbei ist der Verkehrserschliessung als Massnahme der Daseinsvorsorge höhere Bedeutung beizumessen als sektorale Rentabilitätsüberlegungen» (!)

Eine integrierte Verkehrsplanung soll schliesslich die einzelnen Verkehrsmittel im Rahmen eines Gesamtkonzepts zusammenfassen, wobei diese nicht sektorale oder nationalstaatlich beeinflusst werden sollte. Als ein Problem der langfristigen Verkehrsplanung stellt sich dann die Frage nach einer Funktionsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Eine Fragestellung aus dem bis dahin noch nicht behandelten Gebiet des Luftverkehrs soll abschliessend darlegen, in welcher Richtung u. a. diese Überlegungen gehen müssen: Ist es sinnvoll im bisher weitgehend vom Luftverkehr unberührten Mittelbereich des Oberrheintales einen weiteren

Flughafen – etwa als Vergrösserung des Strassburger Flugplatzes oder als Gemeinschaftsflughafen Strassburg-Karlsruhe-Mannheim – zu errichten? Oder wäre es nicht etwa sinnvoller, die beiden an den Enden der Oberrheinebene liegenden Flughäfen von Frankfurt und Basel-Mülhausen direkt an die Schnellverkehrsstrassen und – noch wichtiger – an die Schnellbahnstrecken anzuschliessen und damit den an diesen Bahnlinien gelegenen Zentren mittels eines Taktfahrplanes regelmässige und schnelle Anschlüsse an den internationalen Luftverkehr anzubieten?